Agence métropolitaine de transport

2008

BUDGET D'EXPLOITATION

Adopté le 6 novembre 2007

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ACTU	Association canadienne du transport urbain
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CRT	Conseil régional de transport
CUM	Communauté urbaine de Montréal
DAT	Distributrice automatique de titres
IPC	Indice des prix à la consommation
IPT	Indice du prix transport
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organisme municipal et intermunicipal de transport
OTA	Organisme de transport adapté
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTM	Réseau de transport métropolitain
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

Notre MISSION

ACCROÎTRE LES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF AFIN D'AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.

Table
DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES		3
LISTE DES TABLEAUX		5
LISTE DES FIGURES		6
INTRODUCTION		7
FAITS SAILLANTS		8
1.	**BUDGET D'EXPLOITATION**	11
1.1.	SOURCES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES	12
1.1.1.	Droit sur l'immatriculation	12
1.1.2.	Taxe sur l'essence	12
1.1.3.	Distribution des sources gouvernementales dédiées	12
1.1.4.	Évolution des sources gouvernementales dédiées, 1996-2008	14
1.2.	SOURCES DES REVENUS DE L'AMT	15
1.3.	RÉPARTITION DES DÉPENSES	16
2.	**SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ**	17
2.1.	TITRES DE TRANSPORT ET TARIFS 2008 PROPOSÉS	17
2.1.1.	Indexation de base de 1,9 %	17
2.1.2.	Maintien des conditions d'admissibilité	17
2.1.3.	Ajustement des zones tarifaires métropolitaines	18
2.1.4.	Produits tarifaires métropolitains	18
2.1.5.	Services tarifaires	18
2.1.6.	Équipements de vente des titres et de perception des recettes	18
2.1.7.	Grille tarifaire des trains de banlieue	19
2.1.8.	Grille tarifaire du réseau d'autobus express métropolitains	19
2.2.	RECETTES MÉTROPOLITAINES DES TITRES DE TRANSPORT INTÉGRÉS TRAM	20
2.2.1.	Prévisions 2007-2008	20
2.2.2.	MÉTHODE DE PARTAGE DES RECETTES MÉTROPOLITAINES	21
3.	**RÉSEAU DE MÉTRO**	25
4.	**SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT**	27
4.1.	AIDES AUX DIFFÉRENTS RÉSEAUX DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN (RTM)	28
4.2.	AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ	30
4.2.1.	Aide aux tarifs réduit et intermédiaire (étudiant et âge d'or)	30
4.2.2.	Aide à l'intégration tarifaire	31
4.2.3.	Tarifs locaux de référence	31

5.	**ACHALANDAGE AMT**	32
5.1.1.	Réseau de trains de banlieue	32
5.1.2.	Autobus express métropolitains	32
6.	**RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE**	33
6.1.	RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	34
6.2.	CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE	36
6.3.	REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE	38
6.3.1.	Ligne Montréal/Deux-Montagnes	38
6.3.2.	Ligne Montréal/Dorion-Rigaud	40
6.3.3.	Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme	42
6.3.4.	Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire	44
6.3.5.	Ligne Montréal/Delson-Candiac	46
7.	**RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS**	49
7.1.	ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS	50
7.2.	RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS	52
7.2.1.	Contributions municipales aux autobus express métropolitains	52
7.2.2.	Express Chevrier	54
7.2.3.	Express Le Carrefour	56
8.	**TRANSPORT ADAPTÉ**	58
9.	SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF	59
10.	**DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT**	61
11.	**AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES**	62
ANNEXE A	**- ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS ACTUELS ET PROPOSÉS**	63
ANNEXE B	**- COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT PAR SUJET ET EN ORDRE ALPHABÉTIQUE D'ORGANISME EN DATE DU 5 NOVEMBRE 2007**	67

Liste
DES TABLEAUX

Tableau 1 – Synthèse de la performance 9
Tableau 2 – Budget d'exploitation 2008 11
Tableau 3 – Sources gouvernementales dédiées provenant des automobilistes – 2007-2008 12
Tableau 4 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées – 2007-2008 13
Tableau 5 – Évolution des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 1996-2008 14
Tableau 6 – Tarifs mensuels pour 2008 et comparaison avec les tarifs 2007 17
Tableau 7 – Conditions d'admissibilité aux tarifs intermédiaire et réduit 17
Tableau 8 – Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2008 20
Tableau 9 – Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2007-2008 22
Tableau 10 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 1999-2008 22
Tableau 11 – Grille tarifaire 23
Tableau 12 – Contribution annuelle des municipalités (avec montant en 2007) 25
Tableau 13 – Contribution annuelle des municipalités (montant 2007 réparti) 25
Tableau 14 – Détail des contributions annuelles par AOT 26
Tableau 15 – Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et intermédiaire) 27
Tableau 16 – Aide métropolitaine – 2007-2008 29
Tableau 17 – Aide aux tarifs réduit et intermédiaire (étudiant et âge d'or) – 2007-2008 30
Tableau 18 – Détail de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire – 2007-2008 30
Tableau 19 – Aide à l'intégration tarifaire 31
Tableau 20 – Tarifs locaux de référence pour 2007 et 2008 31
Tableau 21 – Revenus et dépenses des trains de banlieue – 2007-2008 34
Tableau 22 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 1996-2008 35
Tableau 23 – Contributions municipales nettes 37
Tableau 24 – Évolution des contributions municipales nettes 37
Tableau 25 – Variation des contributions municipales nettes 37
Tableau 26 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Deux-Montagnes – 2007-2008 38
Tableau 27 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes 39
Tableau 28 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud – 2007-2008 40
Tableau 29 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud 41
Tableau 30 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme – 2007-2008 42
Tableau 31 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme 43
Tableau 32 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire – 2007-2008 44
Tableau 33 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire 45
Tableau 34 – Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Delson-Candiac – 2007-2008 46
Tableau 35 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac 47
Tableau 36 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2007-2008 50
Tableau 37 – Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport, 2007-2008, après l'ajout des nouveaux équipements 51
Tableau 38 – Revenus et dépenses des autobus express métropolitains – 2007-2008 52
Tableau 39 – Contributions municipales aux autobus express métropolitains – 2007-2008 53
Tableau 40 – Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2008 53
Tableau 41 – Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2007-2008 54
Tableau 42 – Indicateurs de performance – Express Chevrier 55
Tableau 43 – Revenus et dépenses – Express Le Carrefour – 2007-2008 56
Tableau 44 – Indicateurs de performance – Express Le Carrefour 57
Tableau 45 – Transport adapté – 2007-2008 58
Tableau 46 – Soutien au développement – 2007-2008 60
Tableau 47 – Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2007-2008 61
Tableau 48 – Autres postes budgétaires – 2007-2008 62

Liste
DES FIGURES

Figure 1 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées – 2008 13
Figure 2 – Évolution des sources gouvernementales dédiées – 1996-2008 14
Figure 3 – Répartition des revenus – 2008 15
Figure 4 – Répartition des dépenses – 2008 16
Figure 5 – Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2008 20
Figure 6 – Zones tarifaires 2008 24
Figure 7 – Évolution de l'aide métropolitaine – 1996-2008 29
Figure 8 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 1996-2008 32
Figure 9 – Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue – 1996-2008 35
Figure 10 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes 39
Figure 11 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud 41
Figure 12 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme 43
Figure 13 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire 45
Figure 14 – Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deison-Candiac 47
Figure 15 – Évolution des coûts des équipements métropolitains – 1996-2008 50
Figure 16 – Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2008 53
Figure 17 – Indicateurs de performance – Express Chevrier 55
Figure 18 – Indicateurs de performance – Express Le Carrefour 57

INTRODUCTION

Le budget d'exploitation 2008 tient compte des impacts financiers de la mise en service du métro vers Laval, notamment sur les recettes provenant des titres métropolitains TRAM ainsi que de leur répartition, et sur les subventions versées aux organismes de transport concernés.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a rendu publique, en juin 2006, sa Politique québécoise du transport collectif « Pour offrir de meilleurs services aux citoyens ». Cette politique vise à augmenter l'achalandage des réseaux de transport collectif du Québec de 8 % d'ici 2012, ce qui permettra d'accroître la proportion de déplacements effectués en transport collectif par rapport à ceux en automobile. Cette politique comporte un volet visant spécifiquement à améliorer les services offerts à la population, en accroissant l'offre de service de transport collectif de 16 % par rapport à la situation actuelle. Le gouvernement compte utiliser annuellement environ 130,0 M$ du Fonds vert afin de soutenir financièrement l'exploitation des réseaux de transport collectif dans le but, notamment, de lutter contre les changements climatiques.

Pour la région métropolitaine de Montréal, qui regroupe 75 % des déplacements en transport collectif dans la province, la cible de croissance de 8 % se traduit par une hausse de 30 millions de nouveaux déplacements en cinq ans.

Lors des cinq dernières années, l'achalandage des trains de banlieue s'est accru de 23,4 %, alors que celui des autobus express métropolitains s'est accru de 80,4 %, pour un total de plus de 3,4 millions de nouveaux déplacements annuels. Les services métropolitains de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) constituent donc un moteur important de la croissance du transport collectif dans la région et, à ce titre, devraient constituer un élément central de toute politique d'accroissement de l'achalandage dans la région métropolitaine de Montréal.

Par ailleurs, au moment de la préparation de l'actuel budget d'exploitation 2008 de l'AMT, les règles et les modalités d'application de la Politique québécoise de transport collectif n'étant pas encore finalisées par le ministère des Transports du Québec (MTQ), l'AMT n'a pas intégré plusieurs mesures d'amélioration de services proposées pour accroître l'achalandage de son réseau de trains de banlieue et de son réseau d'autobus express métropolitains et de divers programmes.

L'actuel budget d'exploitation 2008 pourrait être substantiellement modifié au cours de l'année à la suite de la signature d'ententes de performance avec le MTQ, où seront fixés des objectifs précis à atteindre quant au niveau de service à offrir et quant à l'achalandage visé.

Par ailleurs, l'AMT tient à souligner que les recettes qu'elle reçoit, provenant des sources dédiées que sont la taxe de 1,5 ¢ du litre d'essence vendue sur son territoire de même que la somme de 30,0 $ sur les droits d'immatriculation pour les véhicules de promenade, n'ont pas été indexées depuis 1996. La non-indexation des sources dédiées, de même que la non-application de la cotisation sur les droits d'immatriculation pour les véhicules commerciaux font en sorte que les sommes qui pourraient être versées à titre d'aide métropolitaine aux différents organismes de la région n'ont pas et ne peuvent pas être indexées.

FAITS SAILLANTS

Budget

- Un **budget d'exploitation** en équilibre totalisant **264,8 M$**, en hausse de 1,7 % par rapport à la prévision 2007 et de 2,8 % par rapport au budget 2007.

Tarification des titres

- Une **indexation de base** de **1,9 %** des tarifs métropolitains et des trains de banlieue pour refléter l'inflation et se prémunir contre les fluctuations du prix du carburant.
- Selon des estimations d'achalandage de 2008, des **ventes de TRAM** de 102,7 M$, en hausse de **3,0 %** par rapport à la prévision 2007.
- Le **maintien des conditions d'admissibilité** pour les tarifs réduit et intermédiaire pour les étudiants et les personnes de 65 ans et plus.
- Le développement du **programme d'abonnement annuel** pour les titres métropolitains dans le cadre du programme de fidélisation.

Subventions aux organismes de transport

- Plus de **102,2 M$** en soutien direct aux organismes de transport collectif de la région, en hausse de **0,9 %** par rapport au budget 2007.
- Une **aide métropolitaine** de **43,9 M$** pour le réseau de métro, stable par rapport au budget 2007.
- Une aide métropolitaine de 11,5 M$ pour les autobus, soit un montant inférieur de 5,3 % à celui de la prévision 2007. Cette baisse s'explique, d'une part, par l'impact de l'arrivée du métro vers Laval en 2007 et, d'autre part, par le plafonnement de l'aide au niveau 2006 par autorité organisatrice de transport (AOT), dans l'attente de connaître les impacts provenant des nouveaux services déployés en vertu de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC) qui subventionnera 50 % des nouveaux services.
- La finalisation de l'implantation progressive de l'**aide au rabattement aux trains des autobus** de **0,8 M$**, ce qui représente **100 %** du montant total de l'aide estimée.
- La finalisation d'une implantation progressive de l'**aide à l'intégration tarifaire métropolitaine** pour compenser le rabais. En 2008, le montant d'aide est de **4,2 M$**, ce qui représente **100 %** du montant total de l'aide estimée.
- Une aide métropolitaine aux tarifs réduit et intermédiaire de **8,4 M$**, en hausse de **5,3 %** par rapport au budget 2007.
- Toutes ces formes de redistribution totalisent **1,0 M$** d'aide supplémentaire aux organismes de transport par rapport à la prévision 2007.

Trains de banlieue

- Un **ratio d'autofinancement des trains de banlieue** de 48,1 %, soit un niveau équivalent à la prévision 2007 et une prévision d'achalandage de 15,3 millions, en hausse de 1,0 % par rapport à la prévision 2007.
- Une hausse des contributions municipales nettes de 3,8 % par rapport au budget 2007.
- Une baisse de **3,6 %** du **déficit des trains de banlieue** par rapport à la prévision 2007, lequel enregistre une baisse de 44,2 % depuis 1996, et ce, malgré l'ajout de trois nouvelles lignes de trains.

Autobus express métropolitains

- L'abandon de l'Express Le Carrefour au 31 décembre 2007, conséquence de la mise en service de trois stations de métro sur le territoire de Laval.
- Le maintien de la tarification sur les autobus express métropolitains, **soit les titres mensuels locaux acceptés**.
- Le maintien de la contribution municipale au financement des autobus express métropolitains, représentant 50 % du déficit d'exploitation et de gestion répartis entre les municipalités ayant plus de 1 % d'achalandage.
- Le ratio d'autofinancement de **61,8 %** en 2008 et une hausse d'achalandage de **1,2 %** par rapport à la prévision 2007.

Facturation des équipements métropolitains

- **Un taux de facturation** de **25,0 %** des coûts réels aux organismes de transport **pour l'utilisation des équipements métropolitains,** ce qui représente un montant de 3,4 M$ sur les coûts d'exploitation et de gestion de **13,3 M$** pour les terminus, les voies réservées et les billetteries.
- L'ouverture, en 2008, de nouveaux équipements tels que les terminus et stationnements Boucherville et Cartier, Montmorency en opération 12 mois en 2008, les mesures préférentielles de la rue Sherbrooke Est/A-25 et la fermeture du terminus Henri-Bourassa Nord.

Transport adapté

- Des coûts de 1,6 M$ en 2008, en hausse de **11,0 %** par rapport à la prévision, pour refléter la hausse du nombre de déplacements réguliers découlant d'une augmentation du nombre d'usagers admis au service de transport adapté.

Synthèse de la performance

TABLEAU 1
Synthèse de la performance

	BUDGET 2008	PRÉVISION 2007	BUDGET 2007
VARIATION DE L'ACHALANDAGE			
Trains de banlieue	1,0%	-0,2%	2,2%
Autobus express métropolitains	1,2%	+2,2%	0,0%
VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS			
TRAM 1	0,0%	-3,1%	0,0%
TRAM 2	0,0%	-1,7%	0,0%
TRAM 3	1,7%	+1,8%	3,2%
TRAM 4 à 8	0,0%	+8,1%	10,3%
TOTAL	**1,0%**	**2,6%**	**2,3%**
UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS			
Trains de banlieue	80%	76%	90%
Équipements métropolitains	78%	75%	80%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	48,1%	48,1%	47,7%
Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains	61,8%	57,6%	50,7%
Coût par passager/kilomètre trains de banlieue	0,28 $	0,27 $	0,28 $
Coût par passager/kilomètre autobus express métropolitains	0,17 $	0,20 $	0,24 $
Obtention de revenus de sources commerciales et autres	2,0 M$	2,0 M$	2,0 M$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Taux de ponctualité globale des trains de banlieue	98%	98%	98%

1. BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT (TABLEAU 2), en équilibre, totalise 264,8 M$ en 2008, soit une hausse de 1,7 % par rapport à la prévision 2007 et de 2,8 % par rapport au budget 2007. Cette hausse tient compte notamment des indexations de contrats selon l'indice des prix à la consommation (IPC). En 2008, la priorité est accordée à l'amélioration des services offerts aux clients grâce à la consolidation des services actuels et au maintien du patrimoine. Toutes les actions planifiées en 2008 par l'AMT et son équipe auront comme valeurs communes les principes de rigueur, de modernité et d'engagement client.

TABLEAU 2
Budget d'exploitation 2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008-P2007		ÉCART B2008-B2007	
REVENUS								
Remises gouvernementales								
- Droit sur l'immatriculation	52 049	19,7%	51 280	51 412	769	+1,5%	637	1,2%
- Taxe sur l'essence	51 162	19,3%	51 162	50 905	0	+0,0%	257	0,5%
SOUS-TOTAL	**103 211**	**39,0%**	**102 442**	**102 317**	**769**	**0,8%**	**894**	**0,9%**
Recettes métropolitaines TRAM	**73 428**	**27,7%**	**71 334**	**68 494**	**2 094**	**+2,9%**	**4 934**	**+7,2%**
Revenus des trains de banlieue								
- Recettes usagers et aides	44 446	16,8%	43 292	43 421	1 154	+2,7%	1 025	+2,4%
- Contributions municipales nettes	34 047	12,9%	32 618	32 855	1 429	+4,4%	1 192	+3,6%
- Contributions municipales nettes – Ajout de service	954	0,4%	898	867	56	+6,2%	87	+10,0%
SOUS-TOTAL	**79 447**	**30,0%**	**76 808**	**77 143**	**2 630**	**3,4%**	**2 304**	**3,0%**
Revenus des autobus express métropolitains								
- Recettes usagers et aides	2 461	0,9%	2 594	2 196	(133)	-5,1%	265	+12,1%
- Contributions municipales nettes	448	0,2%	497	717	(49)	-9,9%	(269)	-37,5%
SOUS-TOTAL	**2 909**	**1,1%**	**3 091**	**2 913**	**(182)**	**-5,9%**	**(4)**	**-0,1%**
Subvention du gouvernement pour l'amélioration de service*								
Autres								
- Subvention MTQ – Service de la dette	0	0,0%	2 326	2 326	(2 326)	-100,0%	(2 326)	-100,0%
- Programme d'aide – Transport adapté	450	0,2%	450	450	0	+0,0%	0	+0,0%
- Facturation équipements métropolitains	3 373	1,3%	1 931	1 958	1 442	+74,7%	1 415	+72,3%
- Autres revenus	2 000	0,8%	2 000	2 000	0	+0,0%	0	+0,0%
SOUS-TOTAL	**5 823**	**2,2%**	**6 707**	**6 734**	**(884)**	**-13,2%**	**(911)**	**-13,5%**
TOTAL	**264 818**	**100,0%**	**260 382**	**257 691**	**4 436**	**1,7%**	**7 217**	**2,8%**
DÉPENSES								
Subventions								
- Aide métropolitaine et dépenses afférentes	56 630	21,4%	57 150	57 749	(520)	-0,9%	(1 119)	-1,9%
- Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	8 399	3,2%	8 263	7 975	136	+1,6%	424	+5,3%
- Aide à l'intégration tarifaire	4 213	1,6%	2 783	2 994	1 430	+51,4%	1 219	+40,7%
SOUS-TOTAL	**69 242**	**26,1%**	**68 196**	**68 718**	**1 046**	**1,5%**	**524**	**0,8%**
Répartition des recettes TRAM	**73 428**	**27,7%**	**71 334**	**68 494**	**2 094**	**+2,9%**	**4 934**	**+7,2%**
Subvention du gouvernement pour l'amélioration de service*								
Trains de banlieue								
- Trains de banlieue	86 318	32,6%	84 162	85 089	2 156	+2,6%	1 229	+1,4%
- Trains de banlieue – Nouveaux services	2 385	0,9%	2 243	2 168	142	+6,3%	217	+10,0%
SOUS-TOTAL	**88 703**	**33,5%**	**86 405**	**87 257**	**2 298**	**2,7%**	**1 446**	**1,7%**
Équipements métropolitains								
- Équipements métropolitains	15 326	5,8%	14 124	14 124	1 202	+8,5%	1 202	+8,5%
SOUS-TOTAL	**15 326**	**5,8%**	**14 124**	**14 124**	**1 202**	**8,5%**	**1 202**	**8,5%**
Autobus express métropolitains								
- Autobus express métropolitains	3 285	1,2%	3 546	3 545	(261)	-7,4%	(260)	-7,3%
SOUS-TOTAL	**3 285**	**1,2%**	**3 546**	**3 545**	**(261)**	**-7,4%**	**(260)**	**-7,3%**
Transport adapté	**1 600**	**0,6%**	**1 434**	**1 434**	**166**	**+11,6%**	**166**	**+11,6%**
Autres								
Soutien au développement	3 000	1,1%	3 000	3 000	0	+0,0%	0	+0,0%
Dépenses de fonctionnement – AMT	7 380	2,8%	6 800	6 400	580	+8,5%	980	+15,3%
Réserve pour éventualités	1 000	0,4%	1 000	1 000	0	+0,0%	0	+0,0%
Service de la dette	4	0,0%	2 330	2 329	(2 326)	-99,8%	(2 325)	-99,8%
Frais de gestion SAAQ et autres	1 850	0,7%	2 213	1 300	(363)	-16,4%	550	+42,3%
SOUS-TOTAL	**13 234**	**5,0%**	**15 343**	**14 029**	**(2 109)**	**-13,7%**	**(795)**	**-5,7%**
TOTAL	**264 818**	**100,0%**	**260 382**	**257 691**	**4 436**	**1,7%**	**7 217**	**2,8%**

** Cette rubrique est ajoutée afin de refléter la nouvelle aide du gouvernement, présentée le 16 juin 2006, pour l'ajout de services ou l'amélioration de services dont les modalités sont à définir.*

1.1. SOURCES DÉDIÉES EN PROVENANCE DES AUTOMOBILISTES

L'AMT reçoit du gouvernement du Québec, à titre de revenus, des droits d'immatriculation de 30,0 $ pour les véhicules de promenade immatriculés sur son territoire. Cette somme n'a pas été indexée depuis 1996. De plus, fait à souligner, ce droit sur l'immatriculation ne s'applique pas aux véhicules commerciaux.

1.1.1. Droit sur l'immatriculation

Les revenus provenant du droit sur l'immatriculation sont estimés à 51,3 M$ en 2007, cet estimé est basé sur les données 2007 disponibles à ce jour (TABLEAU 3). Pour 2008, l'AMT prévoit des revenus de 52,0 M$, en hausse de 1,5 % par rapport à la prévision 2007.

1.1.2. Taxe sur l'essence

L'AMT reçoit du gouvernement du Québec, à titre de revenus, une taxe de 1,5 ¢ du litre d'essence vendu sur son territoire. Cette taxe n'a pas été indexée depuis 1996. Les revenus provenant de la taxe sur l'essence devraient totaliser 51,2 M$ en 2007 et 2008 (TABLEAU 3). Cet estimé est basé sur les données 2007 disponibles à ce jour.

TABLEAU 3
Sources gouvernementales dédiées provenant des automobilistes – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008-P2007		ÉCART B2008-B2007	
Droit sur l'immatriculation	52 049	50,4%	51 280	51 412	769	+1,5%	637	+1,2%
Taxe sur l'essence	51 162	49,6%	51 162	50 905	0	+0,0%	257	+0,5%
SOUS-TOTAL	**103 211**	**100,0%**	**102 442**	**102 317**	**769**	**0,8%**	**894**	**0,9%**
Frais de gestion SAAQ*	(1 041)		(1 026)	(1 028)	(15)	+1,5%	(13)	+1,2%
TOTAL	**102 170**	**99,0%**	**101 416**	**101 289**	**754**	**0,7%**	**881**	**0,9%**

** Correspondent à 2,0 % des revenus du droit sur l'immatriculation*

1.1.3. Distribution des sources gouvernementales dédiées

Les sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes sont utilisées pour soutenir le réseau du métro de la Société de transport de Montréal (STM), les différents réseaux d'autobus à vocation métropolitaine, le réseau de trains de banlieue de même que certaines autres activités de l'AMT, particulièrement en matière de promotion du transport collectif.

L'AMT versera 102,2 M$ en 2008 en soutien direct aux organismes de transport collectif de la région métropolitaine, soit une hausse de 0,9 M$ ou 0,9 % par rapport au budget 2007 (TABLEAU 4).

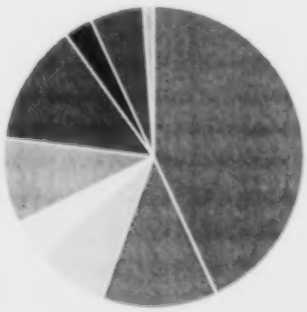
La répartition de la distribution des sources gouvernementales dédiées (FIGURE 1) se détaille comme suit :

- le réseau de métro de la STM reçoit la plus grande portion des sources gouvernementales dédiées (43,1 %) par le biais d'une aide métropolitaine correspondant à 0,20 $ par passager, soit un montant estimé à 43,9 M$ en 2008 ;
- les différents réseaux d'autobus à vocation métropolitaine reçoivent 25,3 M$ ou 24,8 % des sources gouvernementales dédiées, lorsqu'on combine l'aide métropolitaine au réseau de transport métropolitain par autobus (0,50 $ par passager, soit 11,5 M$, et 0,50 $ pour la nouvelle aide au rabattement aux trains par autobus, soit 0,8 M$, l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire de 8,4 M$ et l'aide à l'intégration tarifaire de 4,2 M$) ;
- le réseau de trains de banlieue reçoit 9,1 % des sources gouvernementales dédiées, pour combler le déficit résiduel d'exploitation des cinq lignes actuelles, lequel déficit s'élève à un montant de 9,3 M$, en baisse de 5,0 % par rapport à 2006 et en baisse de 44,2 % par rapport à 1996 ;
- les équipements métropolitains, les autobus express métropolitains et le transport adapté reçoivent 13,2 % ou 13,5 M$ des sources dédiées ;
- les autres dépenses, dont notamment la promotion du transport collectif et les frais de fonctionnement, incluant la réserve pour éventualités, totalisent 10,0 % des remises gouvernementales.

TABLEAU 4
Utilisation des sources gouvernementales dédiées – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008-P2007		ÉCART B2008-B2007	
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES								
Droit sur l'immatriculation	52 049	50,9%	51 280	51 412	769	+1,5%	637	1,2%
Taxe sur l'essence	51 162	50,1%	51 162	50 905	0	+0,0%	257	0,5%
Frais de gestion SAAQ	(1 041)	-1,0%	(1 026)	(1 028)	(15)	+1,5%	(13)	1,2%
SOUS-TOTAL	**102 170**	**100,0%**	**101 416**	**101 289**	**754**	**0,7%**	**881**	**0,9%**
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT								
Aide métropolitaine au réseau de métro STM	43 933	43,0%	44 000	44 260	(67)	-0,2%	(327)	-0,7%
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	12 697	12,4%	13 150	13 489	(453)	-3,4%	(792)	-5,9%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	8 399	8,2%	8 263	7 975	136	+1,6%	424	5,3%
Aide à l'intégration tarifaire	4 213	4,1%	2 783	2 994	1 430	+51,4%	1 219	40,7%
SOUS-TOTAL	**69 242**	**67,8%**	**68 196**	**68 718**	**1 046**	**1,5%**	**524**	**0,8%**
AUTRES								
Déficit trains de banlieue	9 256	9,1%	9 597	10 114	(341)	-3,6%	(858)	-8,5%
Déficit équipements métropolitains	11 957	11,7%	12 197	12 169	(240)	-2,0%	(212)	-1,7%
Déficit autobus express métropolitains	376	0,4%	455	632	(79)	-17,4%	(256)	-40,5%
Transport adapté	1 150	1,1%	984	984	166	+16,9%	166	+16,9%
Soutien au développement	3 000	2,9%	3 000	3 000	0	+0,0%	0	+0,0%
Fonctionnement de l'AMT et autres	6 189	6,1%	5 987	4 672	202	+3,4%	1 517	+32,5%
Réserve pour éventualités	1 000	1,0%	1 000	1 000	0	+0,0%	0	+0,0%
SOUS-TOTAL	**32 928**	**32,2%**	**33 220**	**32 571**	**(292)**	**-0,9%**	**357**	**1,1%**
TOTAL	**102 170**	**100,0%**	**101 416**	**101 289**	**754**	**0,7%**	**881**	**0,9%**

FIGURE 1
Utilisation des sources gouvernementales dédiées – 2008



Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM	43 933	43,00%
Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus		
Aide métropolitaine réseaux d'autobus	12 697	12,43%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	8 399	8,22%
Aide à l'intégration tarifaire	4 213	4,12%
Réseau de trains de banlieue	9 256	9,06%
Équipements métropolitains, Express et transport adapté	13 483	13,20%
Soutien au développement	3 000	2,94%
Fonctionnement AMT et autres	6 189	6,06%
Réserve pour éventualités	1 000	0,98%

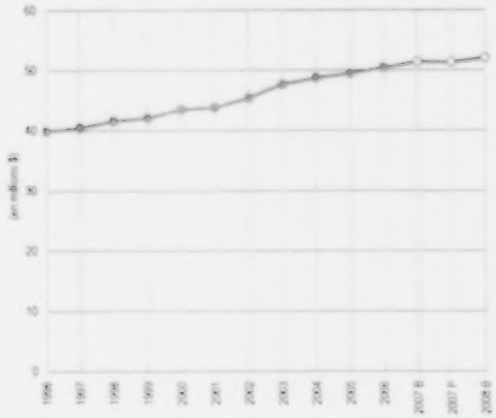
1.1.4. Évolution des sources gouvernementales dédiées - 1996-2008

TABLEAU 5
Évolution des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 1996-2008

(en millions $)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 B	2007 P	2008 B
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES														
Droit sur l'immatriculation	39,9	40,4	41,6	42,1	43,5	43,8	45,4	47,7	48,7	49,4	50,4	*51,4*	*51,3*	*52,0*
Taxe sur l'essence	43,2	46,1	44,9	44,6	44,4	43,2	46,3	50,5	50,8	50,9	50,9	*50,9*	*51,2*	*51,2*
Facture SAAQ	(0,6)	(0,8)	(0,8)	(0,8)	(0,9)	(0,9)	(0,9)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	(1,0)	*(1,0)*	*(1,0)*	*(1,0)*
TOTAL	**82,3**	**85,7**	**85,7**	**85,9**	**87,0**	**86,1**	**90,8**	**97,2**	**98,5**	**99,3**	**100,3**	***101,3***	***101,5***	***102,2***

FIGURE 2
Évolution des sources gouvernementales dédiées – 1996-2008

DROITS D'IMMATRICULATION (30,0 $ – véhicules de promenade)



TAXE SUR L'ESSENCE (1,5 ¢/litre)

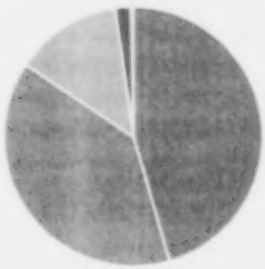
1.2. SOURCES DES REVENUS DE L'AMT

L'AMT finance ses activités à partir des sources de revenus suivantes :

- les **recettes des usagers** provenant de la vente des titres du réseau de trains de banlieue, des autobus express métropolitains et des titres de transport métropolitains TRAM (45,4 %) ;
- les **sources gouvernementales dédiées** provenant des automobilistes : taxe de 1,5 ¢ du litre d'essence vendu sur son territoire et droit de 30,0 $ sur l'immatriculation des véhicules de promenade sur le territoire de l'AMT (39,0 %) ;
- la contribution des **municipalités** aux trains de banlieue et aux autobus express métropolitains (13,4 %) ;
- d'**autres revenus,** comme la facturation aux organismes de transport des coûts des équipements métropolitains, des revenus d'intérêts et des revenus commerciaux (2,0 %) ;
- les **subventions du gouvernement du Québec** pour le transport adapté (0,2 %).

Les revenus de l'AMT, en 2008, devraient totaliser 264,8 M$, soit une hausse de 4,4 M$ ou 1,7 % par rapport à la prévision budgétaire 2007 et de 7,2 M$ ou 2,8 % par rapport au budget 2007 (TABLEAU 2). Les hausses de revenus les plus importantes sont celles des lignes de trains de banlieue (+ 2,3 M$, soit + 3,0 %) par rapport au budget.

FIGURE 3
Répartition des revenus – 2008



	Recettes usagers	120 335	45,44%
	Sources dédiées gouvernementales	103 211	38,97%
	Contributions municipales	35 449	13,39%
	Autres revenus	5 373	2,03%
	Subvention MTQ	450	0,17%

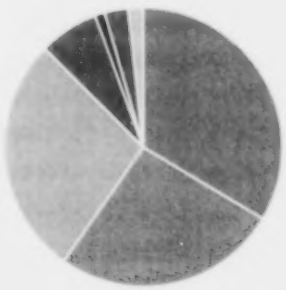
1.3. RÉPARTITION DES DÉPENSES

Les revenus perçus par l'AMT lui permettent d'assumer ses responsabilités financières, soit :

- les subventions versées aux 14 organismes de transport collectif de la région sous forme d'aide métropolitaine au réseau du métro de la STM, au réseau de transport métropolitain par autobus, au réseau d'autobus en rabattement aux trains, d'aide aux tarifs réduit et intermédiaire, d'aide à l'intégration tarifaire, d'aide au développement et d'aide au transport adapté (26,2 %) ;
- la répartition des recettes métropolitaines des titres de transport TRAM (27,7 %) ;
- les coûts d'exploitation et de gestion du réseau de trains de banlieue et la répartition des recettes usagers des trains de banlieue (33,5 %) ;
- les coûts d'exploitation et de gestion du réseau de transport métropolitain par autobus (voies réservées, terminus, stationnements incitatifs et billetteries) et des services d'autobus express métropolitains (7,0 %) ;
- le soutien au développement et à la promotion du transport collectif (1,1 %) ;
- les dépenses de fonctionnement de l'AMT, le remboursement des services de la dette des équipements métropolitains et les autres frais (4,5 %).

Les augmentations les plus importantes des dépenses prévues par l'AMT en 2008 (TABLEAU 2) concernent le budget d'exploitation du réseau de trains de banlieue (2,2 M$ ou 2,7 %), des dépenses des équipements métropolitains (1,2 M$ ou 8,5 % en raison de l'ajout de nouveaux équipements) et les subventions aux organismes de transport (1,0 M$ ou 1,5 %). Les dépenses du réseau de trains de banlieue augmentent notamment en raison des dépenses d'entretien reliées à une flotte d'équipements vieillissants et de l'amélioration de services.

FIGURE 4
Répartition des dépenses – 2008



Trains de banlieue	88 703	33,50%
Subventions aux organismes de transport	69 242	26,15%
Répartition des recettes TRAM	73 428	27,73%
Équipements et autobus express métropolitains	18 611	7,03%
Soutien au développement	3 000	1,13%
Fonctionnement AMT	7 380	2,79%
Transport adapté, réserve, dette et autres	4 454	1,68%

2. SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ

L'année 2008 devrait marquer l'arrivée d'un système automatisé de vente des titres et de perception des recettes avec cartes à puce. La mise en place de ce système représente une évolution majeure de la culture et des habitudes tarifaires dans la région et en accentue la portée et la vocation métropolitaines. Avec les titres de transport intégrés TRAM et titres TRAIN, l'AMT est au cœur de cette modernisation sans précédent des moyens de paiements modernes de la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine.

2.1. TITRES DE TRANSPORT ET TARIFS 2008 PROPOSÉS

2.1.1. Indexation de base de 1,9 %

Les tarifs mensuels des titres de transports métropolitains (TRAM) et TRAIN pour 2008 (TABLEAU 6) font l'objet d'une **indexation de base de 1,9 %** pour refléter l'inflation et constituer une provision contre les fluctuations des prix du carburant.

De plus, tel qu'il a été convenu et annoncé depuis 2003, les tarifs des zones 1 et 2 connaissent des ajustements additionnels pour maintenir la cohérence du système tarifaire métropolitain, soit une dernière hausse supplémentaire de 1,5 % du tarif des zones 1 et 2 pour l'amener à 115 % du tarif local (STM) en zone 1.

TABLEAU 6
Tarifs mensuels pour 2008 et comparaison avec les tarifs 2007

ZONE	TITRE	HAUSSE	ORD 2008	ORD 2007	INT 2008	INT 2007	RÉD 2008	RÉD 2007
TARIFS MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM)								
1	TRAM 1	3,4%	**77,00 $**	74,50 $	**61,50 $**	59,50 $	**46,00 $**	44,50 $
2	TRAM 2	3,4%	**90,00 $**	87,00 $	**72,00 $**	69,50 $	**54,00 $**	52,00 $
3	TRAM 3	1,9%	**105,00 $**	103,00 $	**84,00 $**	82,50 $	**63,00 $**	62,00 $
4	TRAM 4	1,9%	**115,00 $**	113,00 $	**92,00 $**	90,50 $	**69,00 $**	68,00 $
5	TRAM 5	1,9%	**133,00 $**	131,00 $	**106,00 $**	105,00 $	**80,00 $**	78,50 $
6	TRAM 6	1,9%	**159,00 $**	156,00 $	**127,00 $**	125,00 $	**95,50 $**	93,50 $
7	TRAM 7	1,9%	**185,00 $**	182,00 $	**148,00 $**	146,00 $	**111,00 $**	109,00 $
8	TRAM 8	1,9%	**211,00 $**	207,00 $	**169,00 $**	166,00 $	**127,00 $**	124,00 $
TARIFS MENSUELS TRAINS DE BANLIEUE								
4	TRAIN 4	1,9%	**105,00 $**	103,00 $	**84,00 $**	82,50 $	**63,00 $**	62,00 $
5	TRAIN 5	1,9%	**113,00 $**	111,00 $	**90,50 $**	89,00 $	**68,00 $**	66,50 $
6	TRAIN 6	1,9%	**135,00 $**	133,00 $	**108,00 $**	106,00 $	**81,00 $**	80,00 $
7	TRAIN 7	1,9%	**157,00 $**	155,00 $	**126,00 $**	124,00 $	**94,00 $**	93,00 $

2.1.2. Maintien des conditions d'admissibilité

Les conditions d'admissibilité pour les différents tarifs sont maintenues (TABLEAU 7).

TABLEAU 7
Conditions d'admissibilité aux tarifs intermédiaire et réduit

	INTERMÉDIAIRE	RÉDUIT
Admissibilité	18 à 21 ans	6 à 17 ans, 65 ans et plus
Rabais sur le tarif ordinaire	20%	40%

2.1.3. Ajustement des zones tarifaires métropolitaines

Deux ajustements sont apportés aux zones tarifaires métropolitaines afin de compléter l'arrimage des zones tarifaires locales et métropolitaines en prévision de la mise en place du nouveau système automatisé de vente des titres et de perception des recettes avec cartes à puce.

Les villes de Léry et de Mercier sont ainsi transférées de la zone tarifaire 6 à la zone tarifaire 5. Étant donné sa faible portée géographique, cet ajustement a un impact marginal sur les recettes tarifaires métropolitaines des zones 5 et 6.

Cet ajustement découle d'un vaste exercice d'analyse et de consultation mené en 2007 par l'AMT auprès de l'ensemble des conseils intermunicipaux de transport (CIT) et qui a permis de répertorier les incompatibilités zonales à corriger, d'élaborer des scénarios d'ajustement et d'identifier avec les CIT impliqués la solution à privilégier.

2.1.4. Produits tarifaires métropolitains

Aucune modification n'est apportée à la gamme de produits tarifaires TRAM et TRAIN afin de faciliter la mise en place efficace et harmonieuse du nouveau système automatisé de vente des titres et de perception des recettes avec cartes à puce.

2.1.5. Services tarifaires

L'AMT poursuit ses efforts initiés avec la mise en place des billetteries métropolitaines, du service d'abonnement tarifaire annuel, des services d'abonnement aux employeurs dans le cadre du programme allégo et d'abonnement annuel aux membres des services d'auto-partage.

En 2008, ces efforts sont notamment orientés vers l'ajustement de ces services en fonction de la mise en place du système de cartes à puce, de la promotion intensive des services d'abonnement annuel et de la personnalisation de la relation avec la clientèle des acheteurs de titres mensuels de transport métropolitains.

Enfin, les efforts de promotion du système tarifaire métropolitain intégré sont aussi orientés vers la fidélisation de la clientèle en appui avec les récentes mesures fiscales mises en place par les gouvernements du Québec et du Canada.

2.1.6. Équipements de vente des titres et de perception des recettes

L'année 2008 devrait marquer l'arrivée d'un nouveau système automatisé de vente des titres et de perception des recettes avec cartes à puce et l'AMT est au cœur de cette modernisation tarifaire.

- Les quelque 1 000 000 de titres de transport métropolitains TRAM en circulation délaisseront la traditionnelle carte plastifiée à bande magnétique au profit de la toute nouvelle carte à puce.
- À l'image de leur fonction actuelle, les grandes billetteries métropolitaines de l'AMT représenteront les principaux points de vente, d'information, de personnalisation et de service des nouvelles cartes à puce et des produits tarifaires qu'elles hébergeront. Chacune des billetteries sera dotée de tous les équipements nécessaires à ces fonctions. Des distributrices automatiques de titres (DAT) à la fine pointe de la technologie y seront aussi installées afin de permettre une plus grande flexibilité d'achat pour la clientèle.
- Chacune des gares du réseau métropolitain de trains de banlieue disposera aussi de ces nouvelles distributrices automatiques de titres modernes et attrayantes, munies des modes de paiement débit/crédit.

2.1.7. Grille tarifaire des trains de banlieue

La grille tarifaire du réseau métropolitain de trains de banlieue est formée de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue, les titres TRAIN, ainsi que des titres métropolitains intégrés TRAM.

L'indexation des tarifs des titres TRAIN s'arrime, par zone, à celle des tarifs des titres TRAM.

La structure zonale demeure inchangée pour les gares du réseau de l'AMT.

2.1.8. Grille tarifaire du réseau d'autobus express métropolitains

La grille tarifaire du réseau d'autobus express métropolitains est formée des titres mensuels TRAM de la zone 3 ainsi que des titres unitaires et mensuels du Réseau de transport de Longueuil (RTL) (Express Chevrier).

L'indexation des tarifs de la grille tarifaire du réseau d'autobus express métropolitains s'arrime à celles des tarifs mensuels TRAM de la zone 3 ainsi que des tarifs du RTL.

2.2. RECETTES MÉTROPOLITAINES
DES TITRES DE TRANSPORT INTÉGRÉS TRAM

2.2.1. Prévisions 2007-2008

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres mensuels de transport métropolitain (TRAM) de l'AMT qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif de la région. Pour les neuf premiers mois de 2007, les ventes de titres TRAM se sont accrues de 4,2 % par rapport à la même période en 2006. L'arrivée du métro vers Laval, en mai 2007, génère une hausse des ventes de titres métropolitains de l'ordre de 0,6 % et des recettes de 0,6 M$.

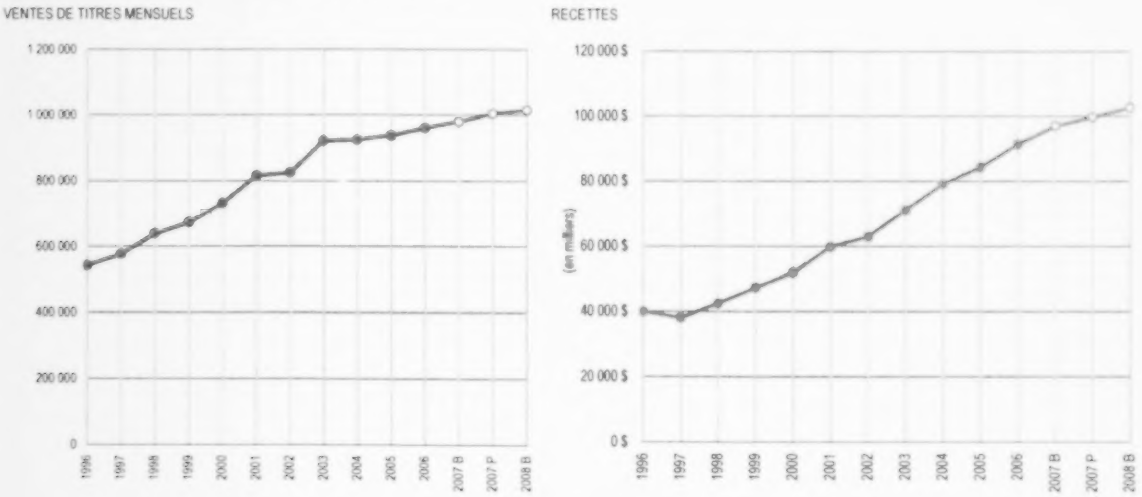
La prévision 2007 est ajustée à 99,7 M$ en considérant les ventes réelles des neuf premiers mois de l'année 2007 et l'impact de l'ouverture des stations de métro situées à Laval. De ce montant, 71,3 M$ des recettes de titres sont affectés aux recettes métropolitaines, 27,7 M$ sont affectés aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,7 M$ sont affectés aux recettes des autobus express métropolitains.

Pour 2008, les recettes métropolitaines mensuelles totales sont évaluées à 102,7 M$, soit une hausse de 5,9 % par rapport au budget de 2007, et une hausse de 3,0 % par rapport à la prévision 2007. De ce montant, 73,4 M$ des recettes de titres TRAM sont affectés aux recettes métropolitaines, 28,6 M$ sont affectés aux revenus du réseau de trains de banlieue et 0,7 M$ sont affectés aux recettes des autobus express métropolitains (TABLEAU 9).

TABLEAU 8
Évolution des recettes métropolitaines, 1996-2008

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 B	2007 P	2008 B
TITRES MENSUELS TRAM														
Ventes	541 288	577 107	638 382	672 562	730 115	814 016	823 299	920 969	923 509	936 278	959 480	*978 805*	*1 004 309*	*1 014 234*
Recettes (en milliers)	39 800 $	38 000 $	42 300 $	47 206 $	51 771 $	59 754 $	62 930 $	71 074 $	79 081 $	84 302 $	91 372 $	*96 991 $*	*99 708 $*	*102 684 $*

FIGURE 5
Évolution des recettes métropolitaines – 1996-2008



2.2.2. Méthode de partage des recettes métropolitaines

Les recettes tarifaires métropolitaines sont partagées en fonction de l'utilisation des réseaux. Comme en 2007, et sur recommandation du comité tarifaire métropolitain qui regroupe des représentants de la STM, du RTL, de la Société de transport de Laval (STL), des CIT et de l'AMT, les notions de déplacement et de distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sont utilisées comme mesures d'utilisation des réseaux. Ainsi :

- un premier montant indexé à 19,50 $ par titre vendu est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) pour chaque zone tarifaire ;
- le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-kilomètres).

Le montant à répartir correspond aux recettes tarifaires métropolitaines desquelles sont déduits les frais de commission accordés aux agences pour la vente de titres (1,0 % pour les titres des zones 1, 2 et 3, le taux réel de commission payée sans excéder 3,0 % pour les titres des zones 4 à 8) ainsi que les frais de sondage, d'impression et de distribution des titres.

Tous les titres métropolitains sont pris en considération dans le partage des recettes tarifaires à l'exception des titres suivants, qui font l'objet d'ententes particulières :

- **titres métropolitains utilisés dans et vers l'extérieur du territoire de l'AMT** : le réseau central reçoit l'équivalent de son tarif local et le solde de la recette est attribué au réseau périphérique ;
- **titres métropolitains utilisés par les usagers des services de transport adapté** : l'organisme qui vend le titre conserve la recette tarifaire ;
- **titres métropolitains utilisés comme titres locaux** pour lesquels la grille tarifaire de l'organisme de transport ne prévoit aucun titre local concurrent et les sondages révèlent l'usage d'un seul réseau local par les usagers : le réseau emprunté localement conserve la recette tarifaire.

La procédure permettant d'évaluer les mesures d'utilisation des réseaux est fondée sur l'observation des habitudes de déplacement d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains et sur la mise en place d'un système d'information détaillé de suivi des ventes mensuelles de ces titres.

Une vaste enquête téléphonique sur l'usage des titres a été réalisée durant l'automne 2005 afin de recueillir un nouvel ensemble d'observations décrivant les habitudes de déplacement des acheteurs de titres métropolitains. Une nouvelle enquête sur l'usage des titres est réalisée durant l'automne 2007 afin d'évaluer l'impact découlant du prolongement du métro vers Laval et de la réorganisation complète du réseau d'autobus de la STL.

Les données de l'enquête sur l'usage des titres 2005 sont utilisées pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux nécessaires au partage des recettes tarifaires de 2007. Ces données sont toutefois adaptées afin d'évaluer l'impact du prolongement du métro vers Laval et de la réorganisation complète du réseau d'autobus de la STL. En 2008, les données des enquêtes de 2005 (adaptées) et 2007 sont utilisées, à parts égales, pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux.

TABLEAU 9
Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT								
Société de transport de Montréal	35 299	34,4%	33 129	31 748	2 170	+6,6%	3 551	+11,2%
Réseau de transport de Longueuil	15 816	15,4%	15 557	15 979	259	+1,7%	(163)	-1,0%
Société de transport de Laval	8 988	8,8%	9 437	8 955	-449	-4,8%	33	+0,4%
CIT Laurentides	1 353	1,3%	1 333	907	20	+1,5%	446	+49,2%
CRT Lanaudière	2 910	2,8%	2 881	2 611	29	+1,0%	299	+11,5%
CIT La Presqu'île	29	0,0%	29	29	0	+0,0%	0	-
CIT de Sorel-Varennes	1 814	1,8%	1 798	1 679	16	+0,9%	135	+8,0%
OMIT Sainte-Julie	933	0,9%	926	937	7	+0,8%	(4)	-0,4%
CIT de la Vallée du Richelieu	1 711	1,7%	1 709	1 631	2	+0,1%	80	+4,9%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	979	1,0%	971	868	8	+0,8%	111	+12,8%
CIT Le Richelain	992	1,0%	978	923	14	+1,4%	69	+7,5%
CIT Roussillon	502	0,5%	498	430	4	+0,8%	72	+16,7%
CIT du Haut-Saint-Laurent	326	0,3%	324	178	2	+0,6%	148	+83,1%
CIT du Sud-Ouest	1 775	1,7%	1 764	1 619	11	+0,6%	156	+9,6%
SOUS-TOTAL	**73 427**	**71,5%**	**71 334**	**68 494**	**2 093**	**+2,9%**	**4 933**	**+7,2%**
RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT								
Trains de banlieue	28 587	27,8%	27 715	27 827	872	+3,1%	760	+2,7%
Autobus express métropolitains	670	0,7%	659	670	11	+1,7%	0	+0,0%
SOUS-TOTAL	**29 257**	**28,5%**	**28 374**	**28 497**	**883**	**+3,1%**	**760**	**+2,7%**
TOTAL	**102 684**	**100,0%**	**99 708**	**96 991**	**2 976**	**+3,0%**	**5 693**	**+5,9%**

TABLEAU 10
Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 1999-2008

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	*2007 B*	*2007 P*	*2008 B*
RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT (milliers)											
STM	17 568	18 545	20 156	20 978	23 069	24 538	25 858	27 854	*31 748*	*33 129*	*35 299*
RTL	12 058	12 738	11 831	12 181	12 524	13 901	14 406	15 151	*15 979*	*15 557*	*15 816*
STL	7 012	7 282	6 650	6 865	7 130	7 429	8 214	9 222	*8 955*	*9 437*	*8 988*
CIT/CRT/Municipalités	6 050	6 568	7 038	7 814	8 284	8 624	9 941	11 510	*11 812*	*13 211*	*13 324*
AMT	4 518	6 638	14 079	15 092	20 067	24 589	25 883	27 635	*28 497*	*28 374*	*29 257*
TOTAL	**47 206**	**51 771**	**59 754**	**62 930**	**71 074**	**79 081**	**84 302**	**91 372**	**96 991**	**99 708**	**102 684**

TITRES ET TARIFS À COMPTER DU 1er JANVIER 2008

TRAIN DE BANLIEUE – LIGNES MONTRÉAL/

EXPRESS MÉTROPOLITAIN

TITRE	ORDINAIRE	INTERMÉDIAIRE	RÉDUIT	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE-ST-JÉRÔME	MONT-ST-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	
Zone 1									
Carte TRAM	77,00	61,50	46,00	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Carnet de 6 tickets-TRAM	15,50	-	9,50	Canora	Vendôme	Vendôme		Vendôme	
Ticket-TRAM à l'unité	3,75	-	2,25	Mont-Royal	Montréal-Ouest	Montréal-Ouest		Montréal-Ouest	
				Montpellier	Lachine	Parc		LaSalle	
						Chabanel			
Zone 2									
Carte TRAM	90,00	72,00	54,00	du Ruisseau	Dorval	Bois-de-Boulogne			
Carnet de 6 tickets-TRAM	18,00	-	11,00	Bois-Franc	Pine Beach				
Ticket-TRAM à l'unité	4,50	-	2,75	Sunnybrooke	Valois				
				Roxboro-Pierrefonds	Pointe-Claire				
					Cedar Park				
Zone 3									
Carte TRAM	105,00	84,00	63,00	Île-Bigras	Beaconsfield	De la Concorde	Saint-Lambert		Express Chevrier
Carnet de 6 tickets-TRAM	21,00	-	12,50	Sainte-Dorothée	Beaurepaire	Vimont	Saint-Hubert		
Ticket-TRAM à l'unité	5,25	-	3,25		Baie-d'Urfé	Sainte-Rose			
					Sainte-Anne-de-Bellevue				
Zone 4									
Carte TRAM	115,00	92,00	69,00		Île-Perrot				
Carte TRAIN	105,00	84,00	63,00		Pincourt/				
Carnet de 6 tickets-TRAIN	23,00	-	14,00		Terrasse-Vaudreuil				
Ticket-TRAIN à l'unité	5,75	-	3,50						
Zone 5									
Carte TRAM	133,00	106,00	80,00	Grand-Moulin	Dorion	Rosemère	Saint-Bruno	Sainte-Catherine	
Carte TRAIN	113,00	90,50	68,00	Deux-Montagnes	Vaudreuil	Sainte-Thérèse	Saint-Basile-le-Grand	Saint-Constant	
Carnet de 6 tickets-TRAIN	26,50	-	16,00					Delson	
Ticket-TRAIN à l'unité	6,75	-	4,00					Candiac	
Zone 6									
Carte TRAM	159,00	127,00	95,50		Hudson*	Blainville	McMasterville		
Carte TRAIN	135,00	108,00	81,00		Rigaud*		Mont-Saint-Hilaire		
Carnet de 6 tickets-TRAIN	32,00	-	19,00						
Ticket-TRAIN à l'unité	8,00	-	4,75						
Zone 7									
Carte TRAM	185,00	148,00	111,00			Saint-Jérôme			
Carte TRAIN	157,00	126,00	94,00						
Carnet de 6 tickets-TRAIN	37,00	-	22,00						
Ticket-TRAIN à l'unité	9,25	-	5,50						
Zone 8									
Carte TRAM	211,00	169,00	127,00						

CLASSIFICATION

Sans carte d'accès :

0 à 5 ans	gratuit
6 à 11 ans	tarif réduit
12 ans et +	tarif ordinaire

Avec carte d'accès :

12 à 17 ans	tarif réduit**
18 à 21 ans	tarif intermédiaire**
65 ans et +	tarif réduit**

* *PROMOTION - RÉDUCTION TARIFAIRE*
Gares Hudson et Rigaud : aux tarifs de banlieue de la zone 6 (tarif de pointe).

** *Sur présentation obligatoire d'une carte d'accès avec photo émise par l'AMT, la STM (tarif réduit seulement), la STL ou la RTL (tarif réduit seulement).*
Étudiants : âge au 1er septembre de l'année en cours.

Agence métropolitaine de transport

INTÉGRATION TARIFAIRE

Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

Tarifs 2008

		Titre exigé	Tarif ordinaire	Tarif intermédiaire	Tarif réduit
	Zone 1	1 RAM	77,00 $	61,50 $	44,00 $
	Zone 2	2 RAM	93,00 $	77,00 $	56,00 $
	Zone 3	3 RAM	105,00 $	84,00 $	63,00 $
	Zone 4	4 RAM	115,00 $	92,00 $	69,00 $
	Zone 5	5 RAM	133,00 $	106,00 $	80,00 $
	Zone 6	6 RAM	159,00 $	127,00 $	95,00 $
	Zone 7	7 RAM	180,00 $	143,00 $	111,00 $
	Zone 8	8 RAM	211,00 $	169,00 $	127,00 $

Note : [illegible]

Légende

[illegible]

AMT

A M T

INTÉGRATION TARIFAIRE

Zones tarifaires pour les titres mensuels métropolitains

Tarifs 2008

3. RÉSEAU DE MÉTRO

Une entente de principe a été conclue en 2007 entre le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le gouvernement du Québec concernant le partage du déficit du réseau de métro pour la période 2007-2011. Cette entente prévoit qu'une contribution annuelle du gouvernement du Québec de 8,1 M$ est versée pour prendre en charge le service de dette passé de la Communauté urbaine de Montréal (CUM). Cette entente prévoit aussi que le déficit résiduel (incluant le service de dette non subventionné) évalué à 31 M$ en moyenne, pour la période 2007-2011, est pris en charge par les municipalités de la région métropolitaine.

Compte tenu de son rôle et de son expertise, l'AMT perçoit la contribution financière des municipalités faisant partie de son territoire en fonction de l'utilisation du réseau de métro par leurs citoyens et la redistribue entièrement à la STM. La contribution annuelle des municipalités pour la période 2007-2011 est la suivante :

TABLEAU 12
Contribution annuelle des municipalités (avec montant en 2007)

(en millions $)

ANNÉE	MONTRÉAL	LAVAL	LONGUEUIL*	COURONNE NORD	COURONNE SUD	TOTAL
2007	19,170 $	1,110 $	1,718 $	0,566 $	0,545 $	23,109 $
2008	16,701 $	1,222 $	1,891 $	0,623 $	0,600 $	21,036 $
2009	24,064 $	1,520 $	2,352 $	0,775 $	0,746 $	29,457 $
2010	29,588 $	2,004 $	3,101 $	1,021 $	0,983 $	36,698 $
2011	36,164 $	2,346 $	3,630 $	1,195 $	1,151 $	44,487 $
MOYENNE	**25,137 $**	**1,641 $**	**2,539 $**	**0,836 $**	**0,805 $**	**30,957 $**

La contribution pour l'année 2007 est cependant répartie également sur les quatre années suivantes. En conséquence, la contribution annuelle nette de chaque municipalité pour la période de 2008 à 2011 est la suivante :

TABLEAU 13
Contribution annuelle des municipalités (montant 2007 réparti)

(en millions $)

ANNÉE	MONTRÉAL	LAVAL	LONGUEUIL*	COURONNE NORD	COURONNE SUD	TOTAL
2007	0 $	0 $	0 $	0 $	0 $	- $
2008	21,493 $	1,500 $	2,320 $	0,764 $	0,736 $	26,813 $
2009	28,856 $	1,798 $	2,782 $	0,916 $	0,882 $	35,234 $
2010	34,381 $	2,282 $	3,530 $	1,162 $	1,119 $	42,475 $
2011	40,957 $	2,624 $	4,060 $	1,337 $	1,287 $	50,264 $
MOYENNE	**25,137 $**	**1,641 $**	**2,539 $**	**0,836 $**	**0,805 $**	**30,957 $**

** Le gouvernement du Québec versera à la Ville de Longueuil une subvention d'équilibre qui ramènera sa contribution annuelle à la hauteur de celle de la Ville de Laval.*

TABLEAU 14

Détail des contributions annuelles par AOT et municipalités

(en millions $)

RÉGION	AOT	MUNICIPALITÉ	Moyenne	2007	2008	2009	2010	2011
Couronne nord	CIT Laurentides	Blainville	0,034 $	- $	0,031 $	0,037 $	0,047 $	0,054 $
		Boisbriand	0,021 $	- $	0,019 $	0,023 $	0,030 $	0,034 $
		Bois-des-Filion	0,010 $	- $	0,009 $	0,011 $	0,014 $	0,017 $
		Deux-Montagnes	0,043 $	- $	0,040 $	0,048 $	0,060 $	0,070 $
		Lorraine	0,028 $	- $	0,026 $	0,031 $	0,040 $	0,046 $
		Mirabel	0,020 $	- $	0,018 $	0,021 $	0,027 $	0,031 $
		Oka	0,006 $	- $	0,006 $	0,007 $	0,0 $	0,010 $
		Pointe-Calumet	0,014 $	- $	0,013 $	0,015 $	0,0 $	0,022 $
		Rosemère	0,043 $	- $	0,039 $	0,047 $	0,1 $	0,068 $
		Sainte-Anne-des-Plaines	0,009 $	- $	0,008 $	0,010 $	0,0 $	0,014 $
		Sainte-Marthe-sur-le-Lac	- $	- $	- $	- $	0,0 $	- $
		Sainte-Thérèse	0,049 $	- $	0,045 $	0,053 $	0,1 $	0,078 $
		Saint-Eustache	0,047 $	- $	0,043 $	0,051 $	0,065 $	0,075 $
		Saint-Jérôme	0,028 $	- $	0,026 $	0,031 $	0,040 $	0,045 $
		Saint-Joseph-du-Lac	0,007 $	- $	0,006 $	0,008 $	0,010 $	0,011 $
	SOUS-TOTAL		0,360 $	- $	0,329 $	0,394 $	0,501 $	0,576 $
	MRC Les Moulins	Mascouche	0,039 $	- $	0,036 $	0,043 $	0,054 $	0,062 $
		Terrebonne	0,167 $	- $	0,153 $	0,183 $	0,233 $	0,267 $
	SOUS-TOTAL		0,206 $	- $	0,189 $	0,226 $	0,287 $	0,330 $
	MRC L'Assomption	Charlemagne	0,016 $	- $	0,014 $	0,017 $	0,022 $	0,025 $
		L'Assomption	0,025 $	- $	0,023 $	0,027 $	0,035 $	0,040 $
		Repentigny	0,226 $	- $	0,208 $	0,249 $	0,317 $	0,364 $
		Saint-Sulpice	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,002 $	0,002 $
	SOUS-TOTAL		0,270 $	- $	0,247 $	0,296 $	0,375 $	0,431 $
SOUS-TOTAL			**0,836 $**	**- $**	**0,764 $**	**0,916 $**	**1,162 $**	**1,337 $**
Couronne ouest	CIT Presqu'île	Hudson	0,003 $	- $	0,003 $	0,004 $	0,005 $	0,006 $
		L'Île-Perrot	0,008 $	- $	0,007 $	0,008 $	0,011 $	0,012 $
		Pincourt	0,005 $	- $	0,004 $	0,005 $	0,007 $	0,008 $
		Vaudreuil-Dorion	0,034 $	- $	0,031 $	0,037 $	0,047 $	0,054 $
	SOUS-TOTAL		0,050 $	- $	0,046 $	0,055 $	0,069 $	0,080 $
	Autres municipalités	Les Cèdres	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,001 $	0,001 $
		L'Île-Cadieux	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	0,011 $	- $	0,010 $	0,012 $	0,016 $	0,018 $
		Pointe-des-Cascades	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Lazare	0,007 $	- $	0,006 $	0,008 $	0,010 $	0,011 $
		Terrasse-Vaudreuil	0,006 $	- $	0,005 $	0,007 $	0,008 $	0,010 $
		Vaudreuil-sur-le-Lac	- $	- $	- $	- $	- $	- $
	SOUS-TOTAL		0,025 $	- $	0,023 $	0,028 $	0,035 $	0,040 $
SOUS-TOTAL			**0,075 $**	**- $**	**0,069 $**	**0,082 $**	**0,104 $**	**0,120 $**
Coronne sud	CIT Sud-Ouest	Beauharnois	0,002 $	- $	0,002 $	0,003 $	0,003 $	0,004 $
		Châteauguay	0,154 $	- $	0,141 $	0,169 $	0,214 $	0,246 $
		Kahnawake	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Léry	0,008 $	- $	0,007 $	0,008 $	0,010 $	0,012 $
	SOUS-TOTAL		0,164 $	- $	0,150 $	0,179 $	0,228 $	0,262 $
	CIT Haut-Saint-Laurent	Mercier	0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
	SOUS-TOTAL		0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
	CIT Roussillon	Delson	0,012 $	- $	0,011 $	0,013 $	0,017 $	0,019 $
		Saint-Constant	0,056 $	- $	0,051 $	0,061 $	0,079 $	0,090 $
		Sainte-Catherine	0,024 $	- $	0,022 $	0,027 $	0,034 $	0,039 $
	SOUS-TOTAL		0,092 $	- $	0,084 $	0,101 $	0,129 $	0,148 $
	CIT Le Richelain	Candiac	0,020 $	- $	0,018 $	0,022 $	0,027 $	0,031 $
		La Prairie	0,068 $	- $	0,062 $	0,075 $	0,095 $	0,109 $
	SOUS-TOTAL		0,088 $	- $	0,080 $	0,096 $	0,122 $	0,141 $
	CIT Chambly-Richelieu-Carignan	Carignan	0,005 $	- $	0,005 $	0,006 $	0,007 $	0,009 $
		Chambly	0,049 $	- $	0,045 $	0,053 $	0,068 $	0,078 $
		Richelieu	0,005 $	- $	0,004 $	0,005 $	0,007 $	0,008 $
	SOUS-TOTAL		0,059 $	- $	0,054 $	0,065 $	0,082 $	0,094 $
	CIT Vallée-du-Richelieu	Beloeil	0,040 $	- $	0,037 $	0,044 $	0,056 $	0,065 $
		McMasterville	0,013 $	- $	0,012 $	0,015 $	0,018 $	0,021 $
		Mont-Saint-Hilaire	0,013 $	- $	0,012 $	0,015 $	0,018 $	0,021 $
		Otterburn Park	0,016 $	- $	0,014 $	0,017 $	0,022 $	0,025 $
		Saint-Basile-le-Grand	0,052 $	- $	0,047 $	0,057 $	0,072 $	0,083 $
	SOUS-TOTAL		0,134 $	- $	0,123 $	0,147 $	0,187 $	0,215 $
	OMIT Sainte-Julie	Sainte-Julie	0,060 $	- $	0,055 $	0,066 $	0,083 $	0,096 $
	SOUS-TOTAL		0,060 $	- $	0,055 $	0,066 $	0,083 $	0,096 $
	CIT Sorel-Varennes	Contrecoeur	0,005 $	- $	0,005 $	0,006 $	0,008 $	0,009 $
		Saint-Amable	0,004 $	- $	0,003 $	0,004 $	0,005 $	0,006 $
		Varennes	0,060 $	- $	0,073 $	0,088 $	0,111 $	0,128 $
		Verchères	0,008 $	- $	0,007 $	0,009 $	0,011 $	0,013 $
	SOUS-TOTAL		0,097 $	- $	0,089 $	0,107 $	0,136 $	0,156 $
	Autres municipalités	Calxa-Lavallée	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Isidore	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Jean-Baptiste	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Mathias-sur-Richelieu	0,011 $	- $	0,010 $	0,012 $	0,016 $	0,018 $
		Saint-Mathieu	0,001 $	- $	0,001 $	0,001 $	0,002 $	0,002 $
		Saint-Mathieu-de-Beloeil	- $	- $	- $	- $	- $	- $
		Saint-Philippe	0,003 $	- $	0,003 $	0,003 $	0,004 $	0,005 $
	SOUS-TOTAL		0,015 $	- $	0,014 $	0,017 $	0,022 $	0,025 $
SOUS-TOTAL			**0,719 $**	**- $**	**0,653 $**	**0,783 $**	**0,994 $**	**1,167 $**
Laval	Société de transport de Laval	Laval	1,641 $	- $	1,500 $	1,796 $	2,282 $	2,624 $
Longueuil	Réseau de transport de Longueuil	Longueuil	2,539 $	- $	2,320 $	2,782 $	3,530 $	4,060 $
Montréal	Société de transport de Montréal	Montréal	25,137 $	- $	21,493 $	28,856 $	34,381 $	40,957 $
TOTAL			**30,947 $**	**- $**	**26,799 $**	**35,217 $**	**42,434 $**	**50,264 $**

4. SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

Les subventions aux organismes de transport se subdivisent en deux catégories :

- aides aux différents réseaux de transport métropolitain qui intègrent l'aide au réseau de métro, l'aide au réseau de transport métropolitain par autobus et l'aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains ;
- aides au système tarifaire métropolitain intégré qui incluent l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire et l'aide à l'intégration tarifaire.

En 2008, ces subventions totalisent 69,2 M$, soit 1,5 % de plus que la prévision 2007 et 0,8 % de plus que le budget approuvé (TABLEAU 15).

TABLEAU 15
Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et intermédiaire)

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVU 2007	PLAFOND 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
AIDE MÉTRO								
Société de transport de Montréal	43 933		44 000	44 260	-67	-0,2%	(327)	-0,7%
SOUS-TOTAL	**43 933**		**44 000**	**44 260**	**-67**	**-0,2%**	**-327**	**-0,7%**
AUTRES AIDES AUX AOT								
Société de transport de Montréal	11 674	46,9%	10 604	10 283	1 070	+10,1%	1 391	+13,5%
Réseau de transport de Longueuil	4 758	19,1%	4 685	4 895	73	+1,6%	(137)	-2,8%
Société de transport de Laval	2 532	10,2%	2 562	3 052	-30	-1,2%	(520)	-17,0%
AMT - Autobus express métropolitains	456	1,8%	536	449	-80	-14,9%	7	+1,6%
AMT - Trains de banlieue	1 813	7,3%	1 776	1 837	37	+2,1%	(24)	-1,3%
CIT Laurentides	458	1,8%	396	389	62	+15,7%	69	+17,7%
CRT Lanaudière	638	2,6%	703	701	-65	-9,2%	(63)	-9,0%
CIT La Presqu'île	85	0,3%	65	46	20	+30,8%	39	+84,8%
CIT de Sorel-Varennes	275	1,1%	259	271	16	+6,2%	4	+1,5%
OMIT Sainte-Julie	230	0,9%	232	235	-2	-0,9%	(5)	-2,1%
CIT de la Vallée du Richelieu	361	1,4%	338	342	23	+6,8%	19	+5,6%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	330	1,3%	334	331	-4	-1,2%	(1)	-0,3%
CIT Le Richelain	387	1,6%	389	352	-2	-0,5%	35	+9,9%
CIT Roussillon	224	0,9%	225	198	-1	-0,4%	26	+13,1%
CIT du Haut-Saint-Laurent	81	0,3%	85	78	-4	-4,7%	3	+3,8%
CIT du Sud-Ouest	607	2,4%	607	599	0	+0,0%	8	+1,3%
SOUS-TOTAL	**24 909**	**100%**	**23 796**	**24 058**	**1 113**	**4,68%**	**851**	**3,54%**
TOTAL	**68 842**		**67 796**	**68 318**	**1 046**	**+1,5%**	**524**	**+0,8%**
Dépenses afférentes	400		400	400	0	+0,0%	0	+0,0%
TOTAL SUBVENTIONS	**69 242**		**68 196**	**68 718**	**1 046**	**+1,5%**	**524**	**+0,8%**

4.1. AIDES AUX DIFFÉRENTS RÉSEAUX DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

L'AMT verse aux différents organismes de transport des subventions sous forme d'aides à l'exploitation afin de compenser les services offerts sur le réseau de transport métropolitain (RTM) par trains, par métro de la STM ou par les différents réseaux d'autobus. Pour soutenir la croissance de l'achalandage sur ces réseaux, les aides financières sont réparties au prorata des usagers des organismes de transport qui font des déplacements à caractère métropolitain.

Pour 2007, les subventions aux RTM se définissent sous les trois formes suivantes :

- **RTM – Métro de la STM** : 0,20 $ par passager du métro d'après le relevé des tourniquets, évalué à 44,0 M$, soit un niveau équivalent à l'achalandage prévu pour 2007 ;
- **RTM – Autobus** : 0,50 $ par passager du réseau de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, évalué à 12,2 M$, soit un niveau équivalent à l'achalandage prévu pour 2007 ;
- **RTM – Trains** : 0,50 $ par passager effectuant une correspondance en rabattement par autobus à une gare du RTM – Trains de banlieue, estimé à 0,6 M$, soit 75 % du montant total prévu.

Les coûts des comptages nécessaires, soit 0,4 M$ en 2007 et 2008, sont ajoutés au montant de l'aide métropolitaine. Pour plus de 300 circuits d'autobus du réseau de transport métropolitain par autobus, l'AMT procède à un comptage en périodes de pointe du matin et du soir, afin de s'assurer d'avoir un décompte des passagers à bord des autobus pour trois périodes de l'année (mars/avril, juillet/août et octobre). L'aide au rabattement est estimée à partir du profil de la clientèle révélé par les enquêtes tenues annuellement à bord des trains et de l'estimation annuelle de l'achalandage du réseau de trains de banlieue.

L'aide métropolitaine pour 2008 est de 56,2 M$, soit une baisse de 0,5 M$ par rapport à la prévision 2007. Cette baisse s'explique par l'impact de l'ouverture du métro vers Laval et par le plafonnement de l'aide autobus par AOT au même niveau que 2006 (TABLEAU 16).

Pour 2008, le détail des subventions aux RTM est :

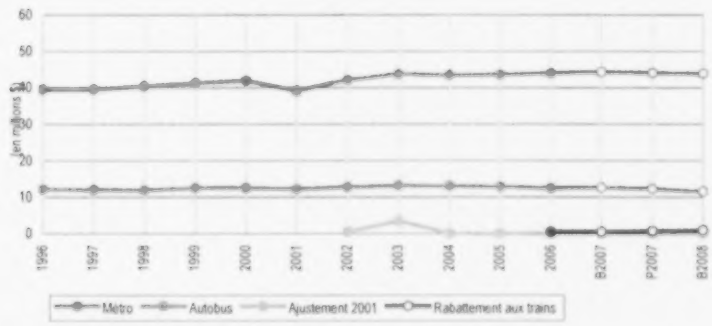
- **RTM – Métro de la STM** : 0,20 $ par passager du métro d'après le relevé des tourniquets, évalué à 43,9 M$;
- **RTM – Autobus** : 0,50 $ par passager du réseau de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, évalué à 11,5 M$;
- **RTM – Trains** : 0,50 $ par passager effectuant une correspondance en rabattement par autobus à une gare du RTM – Trains de banlieue, estimé à 0,8 M$, soit 100 % du montant total prévu.

Fait à souligner, l'AMT examinera en 2008 diverses nouvelles méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine pour les années futures. Ces nouvelles mesures pourraient être assujetties à des normes de performance et de qualité de service comme cela s'applique dans les régions métropolitaines dans le monde.

TABLEAU 16
Aide métropolitaine – 2007-2008

(en milliers $)	PLAFOND 2008	PRÉVU 2008		PLAFOND 2007	PRÉVU 2007	ÉCART 2008 / PLA. 2007		ÉCART 2008 / PRÉ. 2007	
AIDE MÉTRO									
Société de transport de Montréal	43 933	44 000	100,0%	44 260	44 000	(327)	-0,7%	(67)	-0,2%
SOUS-TOTAL	**43 933**	**44 000**	**100,0%**	**44 260**	**44 000**	**-327**	**-0,7%**	**-67**	**-0,2%**
AIDE AUTOBUS									
Société de transport de Montréal	5 568	5 568	47,7%	5 538	5 568	30	0,5%	0	0,0%
Réseau de transport de Longueuil	3 064	3 076	26,4%	3 182	3 076	(118)	-3,7%	(12)	-0,4%
Société de transport de Laval	760	760	6,5%	1 572	1 164	(812)	-51,7%	(404)	-34,7%
AMT - Autobus express métropolitains	354	429	3,7%	376	466	(22)	-5,9%	(112)	-24,0%
CIT Laurentides	5	5	0,0%	61	24	(56)	-91,8%	(19)	-79,2%
CRT Lanaudière	330	359	3,1%	424	400	(94)	-22,2%	(70)	-17,5%
CIT La Presqu'île									
CIT de Sorel-Varennes	87	87	0,7%	93	86	(6)	-6,5%	1	1,2%
OMIT Sainte-Julie	129	133	1,1%	135	133	(6)	-4,4%	(4)	-3,0%
CIT de la Vallée du Richelieu	94	97	0,8%	104	97	(10)	-9,6%	(3)	-3,1%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	225	230	2,0%	238	230	(13)	-5,5%	(5)	-2,2%
CIT Le Richelain	280	284	2,4%	248	284	32	12,9%	(4)	-1,4%
CIT Roussillon	152	159	1,4%	144	159	8	5,6%	(7)	-4,4%
CIT du Haut-Saint-Laurent	50	54	0,5%	58	54	(8)	-13,8%	(4)	-7,4%
CIT du Sud-Ouest	414	420	3,6%	427	421	(13)	-3,0%	(7)	-1,7%
SOUS-TOTAL	**11 512**	**11 661**	**100,0%**	**12 600**	**12 162**	**(1 088)**	**-8,6%**	**(650)**	**-5,3%**
AIDE AUTOBUS RABATTEMENT AUX TRAINS									
Société de transport de Montréal	377	377	48,0%	258	282	119	-	95	-
Réseau de transport de Longueuil	43	43	5,5%	33	33	10	-	10	-
Société de transport de Laval	75	75	9,6%	54	56	21	-	19	-
CIT Laurentides	147	147	18,7%	71	110	76	-	37	-
CITde la Vallée du Richelieu	93	93	11,8%	60	70	33	-	23	-
CIT Roussillon	20	20	2,5%	10	14	10	-	6	-
CIT La Presqu'île	30	30	3,8%	3	23	27	-	7	-
SOUS-TOTAL	**785**	**785**	**100,0%**	**489**	**588**	**296**	**-**	**197**	**-**
Dépenses afférentes	400	400		400	400	0	0,0%	0	0
GRAND TOTAL	**56 630**	**56 846**	**0,0%**	**57 749**	**57 150**	**-1 119**	**-1,9%**	**-529**	**-0,9%**

FIGURE 7
Évolution de l'aide métropolitaine – 1996-2008



4.2. AIDE AU SYSTÈME TARIFAIRE MÉTROPOLITAIN INTÉGRÉ

L'AMT verse aux différents organismes de transport deux formes d'aides au système tarifaire métropolitain, soit :

- **l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire** pour compenser le rabais des tarifs intermédiaire et réduit (tarifs étudiant et âge d'or) offert aux acheteurs de titres métropolitains ;
- **l'aide à l'intégration tarifaire** afin de s'assurer, pour chaque zone tarifaire, qu'aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.

L'impact de l'arrivée de nouveaux usagers au transport en commun ou du changement de comportement de la clientèle actuelle découlant de l'ouverture du métro vers Laval est reflété dans le calcul de l'aide au système tarifaire métropolitain.

4.2.1. Aide aux tarifs réduit et intermédiaire (étudiant et âge d'or)

L'AMT finance, en fonction de ses disponibilités financières, le rabais consenti aux acheteurs de titres métropolitains à tarifs intermédiaire et réduit (étudiant et âge d'or).

En 2007, l'AMT prévoit verser le montant requis de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire de 8,3 M$ pour atteindre les ventes prévues en 2007 (TABLEAU 17). Pour 2008, l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire (étudiant et âge d'or) est fixée à 8,4 M$, en hausse de 0,1 M$, représentant le montant requis pour atteindre les ventes prévues en 2008.

TABLEAU 17
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire (étudiant et âge d'or) – 2007-2008

(en milliers $)	B2008 PLAFOND	B2008 PRÉVU	B2007 PLAFOND	B2007 PRÉVU	ÉCART PLAFOND 2008 - PRÉVU 2007	
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	8 399	8 399	7 975	8 263	136	1,7%

TABLEAU 18
Détail de l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
Société de transport de Montréal	2 881	34,3%	2 797	2 597	84	+3,0%	284	+10,9%
Réseau de transport de Longueuil	1 503	17,9%	1 476	1 478	27	+1,8%	25	+1,7%
Société de transport de Laval	809	9,6%	857	819	-48	-5,6%	(10)	-1,2%
AMT - Trains de banlieue	1 806	21,5%	1 754	1 832	52	+3,0%	(26)	-1,4%
AMT - Autobus express métropolitains	66	0,8%	65	64	1	+1,5%	2	+3,1%
CIT Laurentides	130	1,5%	129	90	1	+0,8%	40	+44,4%
CRT Lanaudière	308	3,7%	303	275	5	+1,7%	33	+12,0%
CIT La Presqu'île	2	0,0%	2	2	0	+0,0%	0	-
CIT de Sorel-Varennes	147	1,8%	144	133	3	+2,1%	14	+10,5%
OMIT Sainte-Julie	101	1,2%	99	100	2	+2,0%	1	+1,0%
CIT de la Vallée du Richelieu	174	2,1%	171	169	3	+1,8%	5	+3,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	105	1,3%	104	93	1	+1,0%	12	+12,9%
CIT Le Richelain	107	1,3%	105	104	2	+1,9%	3	+2,9%
CIT Roussillon	52	0,6%	52	44	0	+0,0%	8	+18,2%
CIT du Haut-Saint-Laurent	31	0,4%	31	14	0	+0,0%	17	+121,4%
CIT du Sud-Ouest	177	2,1%	174	161	3	+1,7%	16	-
TOTAL	**8 399**	**100,0%**	**8 263**	**7 975**	**136**	**1,6%**	**424**	**5,3%**

4.2.2. Aide à l'intégration tarifaire

L'aide à l'intégration tarifaire permet à l'AMT de garantir à chaque organisme de transport que sa part des recettes tarifaires métropolitaines atteigne au moins l'équivalent des recettes qu'auraient générées ses titres locaux diminuées du rabais tarifaire métropolitain. Cette aide est estimée par zone et tient compte d'une grille de tarifs locaux de référence. Appliquée aux tarifs, ventes et répartition des recettes métropolitaines, cette aide est répartie de la façon indiquée au tableau qui suit. Pour 2007 et 2008, le montant de l'aide a été établi respectivement à 2,8 M$ et 4,2 M$.

TABLEAU 19
Aide à l'intégration tarifaire

(en milliers $)	MONTANT ESTIMÉ		MONTANT ESTIMÉ À RÉPARTIR		ÉCART		ÉCART	
	PLAFOND 2008	100%	PLAFOND 2007 75%	PRÉVU 2007 75%	B2008 - P2007		B2008 - B2007	
Société de transport de Montréal	2 848	67,6%	1 890	1 957	958	50,7%	891	45,5%
Réseau de transport de Longueuil	148	3,5%	202	100	-54	-26,7%	48	48,0%
Société de transport de Laval	886	21,1%	607	485	281	46,3%	403	83,1%
AMT - Express métropolitains	36	0,9%	5	22	31	620,0%	14	63,6%
AMT - Trains de banlieue	7	0,2%	9	5	-2	-22,2%	2	40,0%
CIT Laurentides	176	4,2%	167	133	9	5,4%	43	32,3%
CIT du Haut-Saint-Laurent		0,0%	6	0	-6	-100,0%	0	
CRT Lanaudière		0,0%	2	0	-2	-100,0%	0	
CIT de Sud Ouest	16	0,4%	11	12	5	45,5%	4	33,3%
CIT La Presqu'île	53	1,3%	41	40	12	29,3%	13	32,5%
CIT de la Vallée du Richelieu		0,0%	9	0	-9	-100,0%	0	
CIT de Sorel Varennes	41	1,0%	45	29	-4	-8,9%	12	41,4%
TOTAL	**4 213**	**100,0%**	**2 994**	**2 783**	**1 219**	**40,7%**	**1 439**	**51,4%**

4.2.3. Tarifs locaux de référence

Les tarifs locaux de référence sont déterminés par indexation des tarifs locaux de référence de l'année précédente, selon le taux de base appliqué pour les tarifs TRAM. Les rabais consentis aux tarifs intermédiaire et réduit de référence (étudiant et âge d'or) correspondent à ceux qui s'appliquent aux titres mensuels TRAM (20,0 % pour le tarif intermédiaire, 40,0 % pour le tarif réduit) de même que les règles d'arrondis des tarifs (0,50 $ pour les tarifs inférieurs à 100 $ et 1,00 $ pour les tarifs supérieurs à 100 $).

TABLEAU 20
Tarifs locaux de référence pour 2007 et 2008

ZONE	ORDINAIRE		INTERMÉDIAIRE		RÉDUIT	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
1	**66,00 $**	65,00 $	**53,00 $**	50,50 $	**39,50 $**	39,00 $
2	**70,50 $**	69,00 $	**56,50 $**	53,50 $	**42,50 $**	41,50 $
3	**74,00 $**	72,50 $	**59,00 $**	56,50 $	**44,50 $**	43,50 $
4	**84,50 $**	83,00 $	**67,50 $**	64,50 $	**50,50 $**	50,00 $
5	**95,50 $**	93,50 $	**76,50 $**	73,00 $	**57,50 $**	56,00 $
6	**121,00 $**	119,00 $	**97,00 $**	93,00 $	**72,50 $**	71,50 $
7	**152,00 $**	149,00 $	**122,00 $**	116,00 $	**91,00 $**	89,50 $
8	**182,00 $**	179,00 $	**146,00 $**	139,00 $	**109,00 $**	107,00 $

5. ACHALANDAGE AMT

5.1.1. Réseau de trains de banlieue

Pour l'année 2007, la prévision budgétaire d'achalandage du réseau de trains de banlieue après les neuf premiers mois d'exercice est estimée à 15 151 000 passagers annuels, soit 2,1 % de moins que l'objectif budgétaire fixé pour 2007.

Pour l'année 2008, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 1,0 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2007, soit 15 310 000 passagers annuels.

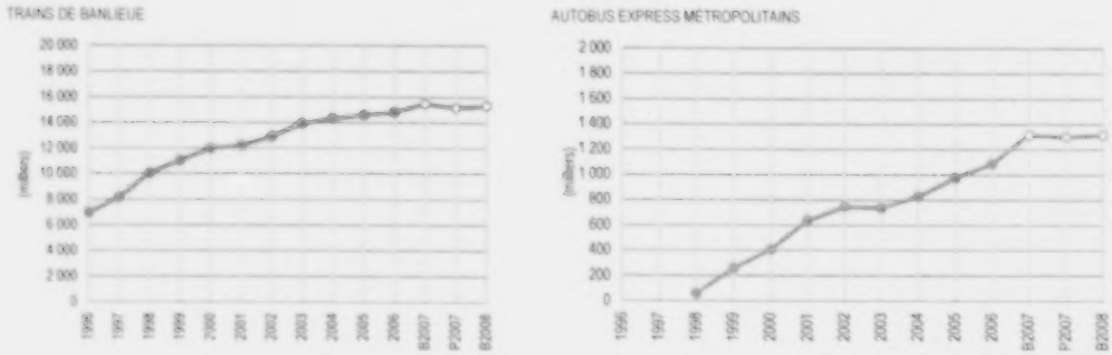
La capacité d'accueil des trains de banlieue est presqu'à saturation. Il devient impératif d'obtenir l'autorisation du MTQ pour l'achat de nouveaux matériels roulants pour en accroître sa capacité.

5.1.2. Autobus express métropolitains

Pour l'année 2007, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains après les neuf premiers mois d'exercice est estimée à 1 298 000 passagers annuels, soit 2,3 % de plus que l'objectif budgétaire fixé pour 2007.

Pour l'année 2008, le budget d'exploitation est établi avec une hausse d'achalandage par rapport à la prévision 2007 de 1,2 %, soit 1 314 000 passagers annuels, et ce, malgré l'abandon de l'Express Le Carrefour.

FIGURE 8
Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 1996-2008



6. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

LIGNE MONTRÉAL /	DEUX-MONTAGNES	DORION-RIGAUD	BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	DELSON-CANDIAC	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour	1889 à ce jour	1882 à 1981	1859 à 1988	1887 à 1980	
	Électrification : 1992 à 1995	Rénovations : 1982 à 1989	Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	Remise en service : 2980	Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	
Opérateur en importation	CN	CP	CP	CN	CP	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	
Trajet	29.9 km	62.4 km	62.8 km	34.9 km	25.6 km	217.4 km
Gares	12	19	10 (+ 3)*	6 (+ 1)*	5 (+ 3)*	52
Stationnements incitatifs	0	15	6	6	4	31
Places de stationnement 2007	5 456	3 136	3 171	2 368	831	15 002
Achalandage 2005	7 810 300	3 166 300	2 134 300	1 399 300	536 000	15 046 000
Prévision achalandage 2007	7 714 600	3 312 600	2 153 000	1 477 400	593 700	15 151 300
Objectif achalandage 2008	7 715 000	3 213 000	2 219 000	1 529 000	635 000	15 310 000

* Trois gares communes avec la ligne Montréal/Dorion-Rigaud et la ligne Montréal/Deux-Montagnes
* Une gare commune avec la ligne Montréal/Deux-Montagnes

6. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

LIGNE MONTRÉAL	DEUX-MONTAGNES	CANIN-RIGAUD	CANNES-SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	CANDIAC-CANNES	TOTAL
Année de service	1914 à nos jours	1882 à nos jours	1882 à 1981 Service de voyageurs : 1981 Transport de marchandises : 2006	1882 à nos jours	1882 à 1981 Service de voyageurs : 2001 Transport de marchandises : 2006	
Propriété de l'infrastructure	CN	CN	CP	CN	CP	
Mode d'accès	Fermé	Fermé	Fermé	Fermé	Fermé	
Type de service	Service direct	Service direct	Service direct	Service direct	Service direct	
Parcours	27,4 km	42,4 km	52,8 km	55,4 km	25,4 km	27,4 km
Gares	10	13	10 + 1	11 + 1	5 + 1	10
Stationnements incitatifs	6	10	5	6	4	10
Places de stationnement	1 134	1 534	1 071	2 308	391	10 402
Achalandage 2008	2 970 000	4 050 000	2 138 000	1 290 000	504 000	10 960 000
Passagers-kilomètres 2008	1 744 000	2 376 000	2 110 000	1 417 000	551 000	8 197 000
Recettes de service 2008	1 744 000	2 376 000	2 110 000	1 417 000	551 000	8 197 000

6.1. RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

Le budget 2008 tient compte, d'une part, de l'indexation des tarifs, de l'accroissement de l'achalandage et de l'application de la tarification zonale régionale et, d'autre part, de l'indexation des coûts des contrats et des nouvelles dépenses devant être effectuées en matière de sûreté et de sécurité.

Les revenus du réseau de trains de banlieue se composent des recettes des usagers (55,9 %) et des contributions municipales (44,1 %). Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue ainsi que de la portion des recettes métropolitaines intégrées TRAM (mensuelles et unitaires) imputées aux trains de banlieue.

Les recettes des usagers pour 2008 totalisent 42,6 M$ par rapport à 41,6 M$ dans la prévision 2007, soit une hausse de 2,5 % en raison de l'effet combiné des hausses de tarifs et de la hausse de l'achalandage.

Les dépenses sont composées des coûts d'exploitation et de gestion et, pour 2007, de la part du service de la dette assumée par l'AMT et le MTQ.

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2008 sont de 88,7 M$, en augmentation de 1,7 % par rapport au budget 2007 et 2,7 % par rapport à la prévision 2007. Le déficit d'exploitation budgétisé pour 2008 est de 9,3 M$, soit une baisse de 3,6 % par rapport à la prévision 2007 (TABLEAU 21).

Les faits marquants pour 2008 concernant l'exploitation des trains de banlieue sont :

- une hausse moyenne d'achalandage de 1,1 % par rapport à la prévision 2007 ;
- une indexation des tarifs de base de 1,9 % pour 2008 ;
- des recettes partagées selon les résultats de l'enquête sur l'usage des titres de transport 2005, qui modifient notamment la répartition des recettes TRAM entre les lignes de trains ;
- l'analyse et la bonification de l'offre de service pour optimiser l'exploitation des lignes de trains de banlieue ;
- l'indexation contractuelle des contrats du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP) ;
- l'impact de l'ouverture du métro vers Laval.

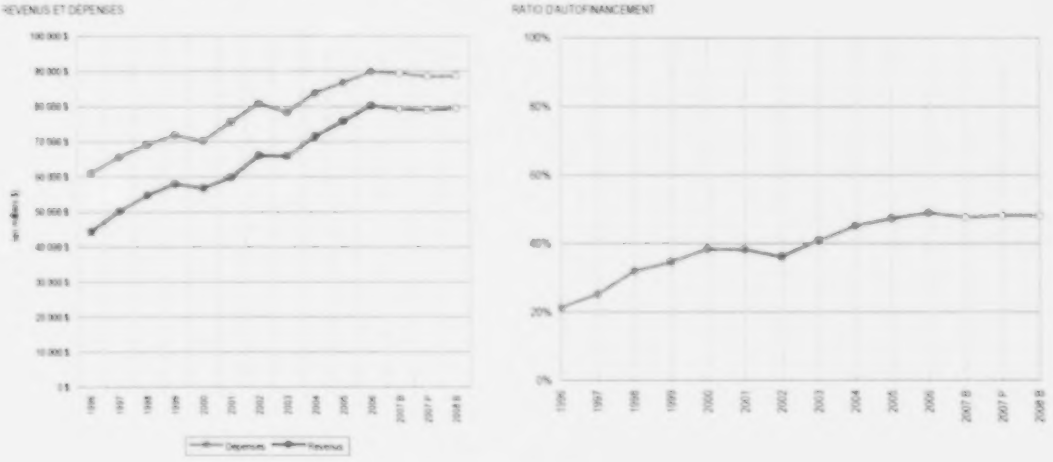
TABLEAU 21
Revenus et dépenses des trains de banlieue – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Recettes usagers	42 633	53,7%	41 593	41 582	1 040	+2,5%	1 051	+2,5%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	1 805	2,3%	1 693	1 831	112	+6,6%	(26)	-1,4%
Aide à l'intégration tarifaire	8	0,0%	6	8	2		0	
Contributions municipales nettes	35 001	44,1%	33 516	33 722	1 485	+4,4%	1 279	+3,8%
Dette – Subvention	-	0,0%	2 066	2 066	(2 066)	-100,0%	(2 066)	-100,0%
TOTAL	**79 447**	**100,0%**	**78 874**	**79 209**	**573**	**+0,7%**	**238**	**+0,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	88 703	100,0%	86 405	87 257	2 298	+2,7%	1 446	+1,7%
Remboursement de la dette subvention	-	0,0%	2 066	2 066	(2 066)	-100,0%	(2 066)	-100,0%
TOTAL	**88 703**	**100,0%**	**88 471**	**89 323**	**232**	**+0,3%**	**(620)**	**-0,7%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION								
Deux-Montagnes	(547)	-5,9%	(401)	915	(146)	+36,4%	(1 462)	-159,8%
Dorion-Rigaud	5 249	56,7%	5 128	4 596	121	+2,4%	653	+14,2%
Blainville–Saint-Jérôme	1 139	12,3%	894	506	245	+27,4%	633	+125,1%
Mont-Saint-Hilaire	1 999	21,6%	2 611	2 840	(612)	-23,4%	(841)	-29,6%
Delson-Candiac	1 416	15,3%	1 365	1 257	51	+3,7%	159	+12,6%
TOTAL	**9 256**	**100%**	**9 597**	**10 114**	**(341)**	**-3,6%**	**(858)**	**-8,5%**
Achalandage (millions)	**15,310**		**15,151**	**15,478**	**0,159**	**+1,0%**	**(0,168)**	**-1,1%**
Ratio d'autofinancement	**48,1%**		**48,1%**	**47,7%**	**-0,1%**	**-0,2%**	**0,4%**	**+0,9%**

TABLEAU 22
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2008

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 B	2007 P	2008 B
REVENUS (en milliers $)														
Recettes usagers	9 116	10 947	15 018	17 618	20 807	22 980	23 965	29 396	34 575	37 617	41 128	*41 582*	*41 582*	*42 633*
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	0	0	0	0	0	0	900	1 380	1 457	1 463	1 696	*1 831*	*1 693*	*1 805*
Nouvelle aide à l'intégration tarifaire										28	86	*0*	*6*	*0*
Contributions municipales nettes	17 138	17 087	17 674	19 443	19 985	21 497	24 358	27 178	28 278	29 520	31 524	*33 722*	*33 576*	*35 001*
Contributions MTQ	0	0	0	0	0	147	2 497	267	0	0	0		*0*	*0*
Dette - subvention MTQ	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 624	7 125	7 122	5 636	*2 066*	*2 066*	*0*
TOTAL	**44 354**	**50 098**	**54 685**	**57 883**	**56 993**	**59 786**	**65 971**	**65 843**	**71 435**	**75 750**	**80 069**	**79 209**	**79 874**	**79 447**
DÉPENSES (en milliers $)														
Dette - subvention MTQ	18 102	22 144	21 993	20 824	15 891	15 252	14 221	8 624	7 125	7 122	5 636	*2 066*	*2 066*	*0*
Dépenses	42 841	43 384	46 998	50 923	54 240	60 195	66 477	69 583	76 687	79 567	84 175	*87 257*	*86 405*	*89 703*
TOTAL	**60 943**	**65 528**	**68 991**	**71 747**	**70 131**	**75 447**	**80 698**	**78 217**	**83 812**	**86 689**	**89 811**	**89 323**	**88 471**	**89 703**
INDICATEURS														
Achalandage (en milliers)	6 940	8 332	10 145	11 041	11 992	12 196	12 879	13 911	14 323	14 584	15 046	*15 479*	*15 151*	*15 310*
Coûts d'exploitation par pass-km	0,34 $	0,30 $	0,26 $	0,26 $	0,23 $	0,27 $	0,27 $	0,26 $	0,28 $	0,28 $	0,29 $	*0,28 $*	*0,27 $*	*0,28 $*
Taux de ponctualité						96%	96%	96%	97%	97%	97%	*96%*	*96%*	*96%*
Ratio d'autofinancement	21,3%	25,2%	32,0%	34,6%	38,4%	38,2%	36,1%	40,6%	45,1%	47,3%	48,9%	*47,7%*	*48,1%*	*48,1%*

FIGURE 9
Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue, 1996-2008



6.2. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES AUX TRAINS DE BANLIEUE

L'AMT, tel que le prévoit sa Loi constitutive, répartit 40,0 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à chaque gare. Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon au prorata de leur richesse foncière uniformisée (RFU) ou selon des ententes à intervenir entre les villes.

- Pour les lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud (existantes lors de la création de l'AMT en 1996), la méthode de répartition se fait selon le critère trains-km.
  - La proportion de la ligne Montréal/Deux-Montagnes pour 2007 et 2008 est de 79,5 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 8,9 % pour le tronçon Deux-Montagnes ;
  - La proportion de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud, pour 2007 et 2008, est de 81,3 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,7 % pour le tronçon Rigaud.
- Pour les lignes Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, Montréal/Mont-Saint-Hilaire et Montréal/Delson-Candiac, la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare.
  - Pour la ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme, les pourcentages sont de 22,7 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 34,1 % pour Laval et 43,2 % pour le CIT Laurentides ;
  - Pour la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire, la répartition des coûts de la ligne est de 50,0 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50,0 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
  - Pour la ligne Montréal/Delson-Candiac en 2007 et 2008, la proportion des départs à chaque gare est de 20,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80,0 % pour le tronçon Delson.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 3,8 % par rapport au budget de 2007 (TABLEAU 23).

Pour l'agglomération Longueuil et le tronçon de Mont-Saint-Hilaire, l'augmentation de 18,0 % par rapport à la prévision 2007 s'explique par la fin de la remise de la ristourne suite à la permanence de la ligne en date du 1er juillet 2007.

TABLEAU 23
Contributions municipales nettes

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
Agglomération de Montréal	19 372	55,3%	18 988	19 142	384	+2,0%	230	+1,2%
Laval	3 628	10,4%	3 517	3 533	111	+3,2%	95	+2,7%
Agglomération de Longueuil	2 507	7,2%	2 124	2 168	383	+18,0%	339	+15,6%
Tronçon Blainville–Saint-Jérôme	2 740	7,8%	2 622	2 623	118	+4,5%	117	+4,5%
Tronçon Deux-Montagnes	1 131	3,2%	1 116	1 129	15	+1,3%	2	+0,2%
Tronçon Dorion-Rigaud	1 892	5,4%	1 850	1 864	42	+2,3%	28	+1,5%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	2 507	7,2%	2 124	2 168	383	+18,0%	339	+15,6%
Tronçon Delson-Candiac	1 224	3,5%	1 175	1 095	49	+4,2%	129	+11,8%
TOTAL	**35 001**	**100,0%**	**33 516**	**33 722**	**1 485**	**+4,4%**	**1 279**	**+3,8%**

TABLEAU 24
Évolution des contributions municipales nettes

(en milliers $)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	B2007	P2007	B2008
Deux-Montagnes	8 911	8 667	9 238	9 713	9 883	10 388	10 927	10 862	11 899	11 857	12 225	*12 612*	*12 473*	*12 632*
Dorion-Rigaud	8 225	8 340	7 674	7 743	7 785	7 853	8 104	8 426	9 014	9 178	9 565	*9 333*	*9 255*	*9 481*
Blainville–Saint-Jérôme			762	1 987	2 327	2 968	3 372	3 494	3 456	4 412	4 142	*6 071*	*6 072*	*6 342*
Mont-Saint-Hilaire						346	1 364	3 695	2 970	2 883	3 910	*4 337*	*4 247*	*5 014*
Delson-Candiac							591	699	937	1 190	1 682	*1 369*	*1 469*	*1 532*
TOTAL	**17 136**	**17 007**	**17 674**	**19 443**	**19 995**	**21 555**	**24 358**	**27 176**	**28 276**	**29 520**	**31 524**	**33 722**	**33 516**	**35 001**

TABLEAU 25
Variation des contributions municipales nettes

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	B2007	P2007	B2008
Deux-Montagnes		-2,7%	6,6%	5,1%	1,8%	5,1%	5,2%	-0,6%	9,5%	-0,4%	3,1%	*3,2%*	*-2,0%*	*1,3%*
Dorion-Rigaud		1,4%	-8,0%	0,9%	0,5%	0,9%	3,2%	4,0%	7,0%	1,8%	4,2%	*-2,4%*	*-0,8%*	*2,4%*
Blainville–Saint-Jérôme				160,8%	17,1%	27,5%	13,6%	3,6%	-1,1%	27,7%	-6,1%	*46,6%*	*0,0%*	*4,4%*
Mont-Saint-Hilaire							294,2%	170,9%	-19,6%	-2,9%	35,6%	*10,9%*	*-2,1%*	*18,1%*
Delson-Candiac								18,3%	34,0%	27,0%	41,3%	*-18,6%*	*7,3%*	*4,3%*
TOTAL		**-0,8%**	**3,9%**	**10,0%**	**2,8%**	**7,8%**	**13,0%**	**11,6%**	**4,0%**	**4,4%**	**6,8%**	**7,0%**	**-0,6%**	**4,4%**

6.3. REVENUS ET DÉPENSES DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE

6.3.1. Ligne Montréal/Deux-Montagnes

Recettes

Pour 2007, les recettes usagers sont évaluées à 18,6 M$, soit 6,7 % de plus que le budget 2007, ce qui s'explique principalement par la variation de l'achalandage et par la prise en compte des données de l'enquête 2005 sur l'utilisation des titres de transport pour le partage des recettes tarifaires métropolitaines.

En 2008, les recettes usagers sont établies à 18,9 M$, soit 1,9 % de plus que la prévision 2007, qui s'explique principalement par une indexation des tarifs.

Dépenses

Pour 2007, l'AMT prévoit des dépenses de 31,2 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit un montant légèrement inférieur au budget 2007.

En 2008, l'AMT prévoit des dépenses d'exploitation et de gestion de 31,6 M$ ou 1,3 % de plus que la prévision 2007.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 59,9 % en 2008, par rapport à 55,2 % au budget 2007.

TABLEAU 26
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Deux-Montagnes – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Recettes usagers	18 920	58,9%	18 568	17 401	352	+1,9%	1 519	+8,7%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	572	1,8%	540	600	32	+5,9%	(28)	-4,7%
Aide à l'intégration tarifaire	3	0,0%	3	2	0		0	
Contributions municipales	12 632	39,3%	12 473	12 612	159	+1,3%	20	+0,2%
Dette - subvention MTQ	0	0,0%	2 066	2 066	(2 066)	-100,0%	(2 066)	-100,0%
TOTAL	**32 127**	**100,0%**	**33 650**	**32 681**	**(1 523)**	**-4,5%**	**(554)**	**-1,7%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	31 580	100,0%	31 183	31 530	397	+1,3%	50	+0,2%
Remboursement de la dette	0	0,0%	2 066	2 066	(2 066)	-100,0%	(2 066)	-100,0%
TOTAL	**31 580**	**100,0%**	**33 249**	**33 596**	**(1 669)**	**-5,0%**	**(2 016)**	**-6,0%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**(547)**		**(401)**	**915**	**(146)**	**+36,4%**	**(1 462)**	**-159,8%**
Achalandage (millions)	7,715		7,715	7,839	-	+0,0%	(0,124)	-1,6%
Ratio d'autofinancement	59,9%		59,5%	55,2%	0,4%	+0,6%	4,7%	+8,6%

TABLEAU 27
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	*2007 B*	*2007 P*	*2008 B*
DEUX-MONTAGNES														
Coûts d'exploitation (milliers $)	22 277 $	21 669 $	23 096 $	24 282 $	24 709 $	25 970 $	27 318 $	27 154 $	29 749 $	29 643 $	30 562 $	*31 530 $*	*31 183 $*	*31 580 $*
Revenus usagers nets (milliers $)	5 308 $	7 341 $	9 389 $	11 032 $	11 737 $	12 213 $	12 262 $	13 311 $	15 799 $	17 008 $	18 227 $	*17 401 $*	*18 568 $*	*18 920 $*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	4 033	5 172	6 423	6 791	7 220	7 023	7 233	7 456	7 509	7 649	7 810	*7 839*	*7 715*	*7 715*
Ratio d'autofinancement	23,8%	33,9%	40,7%	45,4%	47,5%	47,0%	44,9%	49,0%	53,1%	57,4%	59,6%	*55,2%*	*59,5%*	*59,9%*
Coûts d'exploitation par pass-km	0,32 $	0,24 $	0,21 $	0,21 $	0,19 $	0,21 $	0,21 $	0,21 $	0,23 $	0,21 $	0,21 $	*0,22 $*	*0,21 $*	*0,22 $*
Taux de ponctualité						99,0%	99,4%	99,3%	99,1%	98,9%	99,6%	*99,0%*	*99,0%*	*99,0%*

FIGURE 10
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Deux-Montagnes

REVENUS ET DÉPENSES

RATIO D'AUTOFINANCEMENT

6.3.2. Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

Recettes

Pour 2007, les recettes usagers sont évaluées à 8,2 M$, soit 6,6 % de moins que le budget 2007, ce qui s'explique principalement par la variation de l'achalandage et par la prise en compte des données de l'enquête 2005 sur l'utilisation des titres de transport pour le partage des recettes tarifaires métropolitaines.

En 2008, les recettes usagers sont établies à 8,4 M$, soit une hausse de 2,4 % par rapport à la prévision 2007 qui s'explique principalement par une indexation des tarifs.

Dépenses

Pour 2007, l'AMT prévoit des dépenses de 22,9 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation, soit un montant légèrement inférieur au budget approuvé. En 2008, en raison notamment des hausses contractuelles (clauses escalatoires du CP), l'AMT prévoit des dépenses d'exploitation et de gestion de 23,5 M$, en hausse de 2,5 % par rapport à la prévision 2007.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 35,6 % en 2008, soit un montant équivalent à la prévision 2007 et supérieur au ratio qui était de 16,4 % en 1996.

TABLEAU 28
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud – 2007-2008

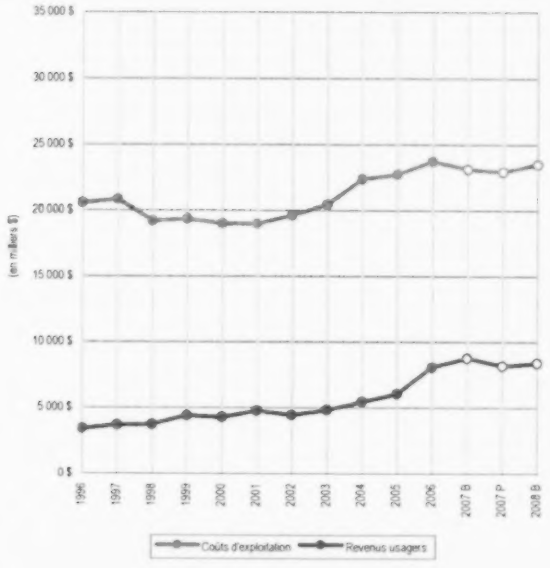
(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Recettes usagers	8 354	45,8%	8 159	8 733	195	+2,4%	(379)	-4,3%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	398	2,2%	376	452	22	+5,9%	(54)	-11,9%
Aide à l'intégration tarifaire	2	0,0%	1	0	0		0	
Contributions municipales	9 481	52,0%	9 255	9 333	226	+2,4%	148	+1,6%
TOTAL	**18 235**	**100,0%**	**17 791**	**18 518**	**444**	**+2,5%**	**(283)**	**-1,5%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	22 890	97,5%	22 325	22 520	565	+2,5%	370	+1,6%
Ajout de service					0		0	
Remboursement de la dette	594	2,5%	594	594	0	+0,0%	0	+0,0%
TOTAL	**23 484**	**100,0%**	**22 919**	**23 114**	**565**	**+2,5%**	**370**	**+1,6%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**5 249**		**5 128**	**4 596**	**121**	**+2,4%**	**653**	**+14,2%**
Achalandage (millions)	3,213		3,213	3,249	-	+0,0%	(0,036)	-1,1%
Ratio d'autofinancement	35,6%		35,6%	37,8%	0,0%	-0,1%	-2,2%	-5,8%

TABLEAU 29
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

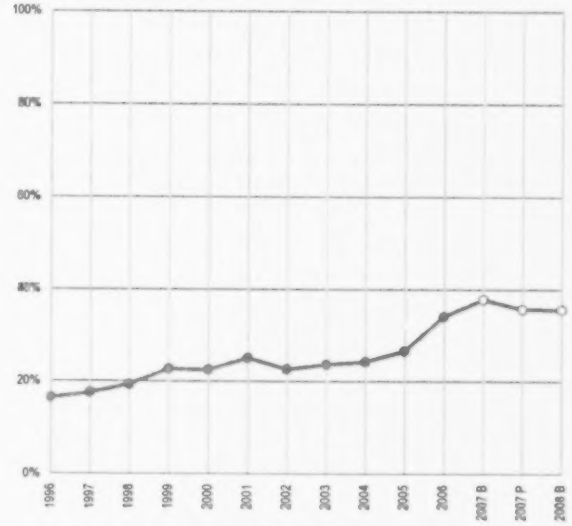
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	*2007 B*	*2007 P*	*2008 B*
DORION-RIGAUD														
Coûts d'exploitation (milliers $)	20 564 $	20 843 $	19 184 $	19 358 $	18 990 $	18 976 $	19 603 $	20 410 $	22 364 $	22 736 $	23 696 $	*23 114 $*	*22 919 $*	*23 484 $*
Revenus usagers nets (milliers $)	3 380 $	3 653 $	3 693 $	4 387 $	4 265 $	4 740 $	4 432 $	4 820 $	5 411 $	6 038 $	8 077 $	*8 733 $*	*8 159 $*	*8 354 $*
Achalandage annuel (milliers de pass.)	2 907	2 908	2 932	3 045	3 030	3 137	3 039	3 093	3 074	3 076	3 166	*3 249*	*3 213*	*3 213*
Ratio d'autofinancement	16,4%	17,5%	19,3%	22,7%	22,5%	25,0%	22,6%	23,6%	24,2%	26,6%	34,1%	*37,8%*	*35,6%*	*35,6%*
Coûts d'exploitation par pass-km	0,37 $	0,37 $	0,34 $	0,33 $	0,31 $	0,33 $	0,32 $	0,33 $	0,35 $	0,35 $	0,33 $	*0,32 $*	*0,32 $*	*0,32 $*
Taux de ponctualité						98,60%	97,7%	94,6%	95,2%	96,0%	97,1%	*97,0%*	*97,0%*	*97,0%*

FIGURE 11
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Dorion-Rigaud

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT



6.3.3. Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme

Recettes

Les recettes annuelles prévues en 2007 sont évaluées à 7,7 M$, soit 5,0 % de moins que le budget 2007, ce qui s'explique principalement par la variation de l'achalandage, la prise en compte des données de l'enquête 2005 sur l'utilisation des titres de transport pour le partage des recettes tarifaires métropolitaines et l'impact de l'ouverture du métro vers Laval plus tôt que prévu (deux mois).

Pour 2008, les recettes annuelles sont établies à 7,9 M$, soit une hausse de 1,7 % par rapport à la prévision 2007, qui s'explique principalement par :

- une hausse d'achalandage de 3,0 % par rapport à la prévision 2007 ;
- une indexation des tarifs de base de 1,9 % pour 2007 ;
- les impacts de la mise en service du métro vers Laval ;
- l'analyse et la bonification de l'offre de service pour optimiser l'exploitation des lignes de trains de banlieue.

Dépenses

Pour 2007, les coûts d'exploitation et de gestion annuels sont établis à 15,2 M$, soit un montant équivalent au budget approuvé. En 2008, ils sont estimés à 15,9 M$, soit une augmentation de 4,5 % par rapport à la prévision 2007, qui tient notamment compte des hausses contractuelles (clauses escalatoires du CP).

Le ratio d'autofinancement prévu est de 49,6 % en 2008, par rapport à 50,9 % pour la prévision 2007 et à 48,1 % lors de l'année qui a suivi sa mise en service en 1998.

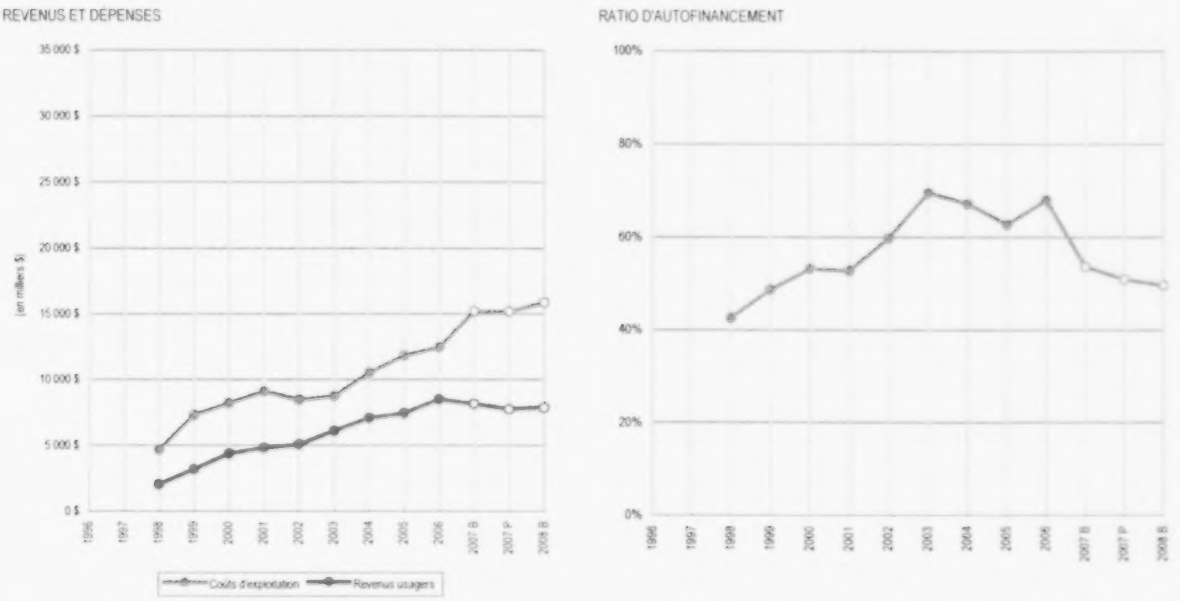
TABLEAU 30
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Blainville-Saint-Jérôme – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Recettes usagers	7 866	53,5%	7 731	8 138	135	+1,7%	(272)	-3,3%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	506	3,4%	478	464	28	+5,9%	42	+9,1%
Aide à l'intégration tarifaire	2	0,0%	1	0	1		2	
Contributions municipales	6 342	43,1%	6 072	6 071	270	+4,4%	271	+4,5%
Ristourne aux municipalités	0	0,0%	0	0	0		0	
TOTAL	**14 716**	**100,0%**	**14 282**	**14 673**	**434**	**+3,0%**	**43**	**+0,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	13 470	85,0%	12 933	13 011	537	+4,2%	459	+3,5%
Ajout de service Saint-Jérôme	2 385	15,0%	2 243	2 168	142	+6,3%	217	+10,0%
TOTAL	**15 855**	**100,0%**	**15 176**	**15 179**	**679**	**+4,5%**	**676**	**+4,5%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**1 139**		**894**	**506**	**245**	**+27,4%**	**633**	**+125,1%**
Achalandage (millions)	**2,218**		**2,153**	**2,388**	**0,065**	**+3,0%**	**(0,170)**	**-7,1%**
Ratio d'autofinancement	**49,6%**		**50,9%**	**53,6%**	**-1,3%**	**-2,6%**	**-4,0%**	**-7,5%**

TABLEAU 31
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 B	2007 P	2008 B
BLAINVILLE–SAINT-JÉRÔME														
Coûts d'exploitation (milliers $)			4 666 $	7 283 $	8 188 $	9 089 $	8 445 $	8 735 $	10 520 $	11 825 $	12 467 $	*15 179 $*	*15 176 $*	*15 855 $*
Revenus usagers nets (milliers $)			1 986 $	3 153 $	4 354 $	4 793 $	5 048 $	6 073 $	7 064 $	7 419 $	8 476 $	*8 138 $*	*7 731 $*	*7 866 $*
Achalandage annuel (milliers de pass.)			790	1 205	1 611	1 716	1 723	1 955	1 982	1 978	2 134	*2 388*	*2 153*	*2 218*
Ratio d'autofinancement			42,6%	48,7%	53,2%	52,7%	59,8%	69,5%	67,1%	62,7%	68,0%	*53,6%*	*50,9%*	*49,6%*
Coûts d'exploitation par pass-km				0,31 $	0,20 $	0,19 $	0,20 $	0,19 $	0,21 $	0,26 $	0,24 $	*0,26 $*	*0,29 $*	*0,29 $*
Taux de ponctualité						86,1%	97,3%	97,8%	91,8%	95,2%	96,2%	*96,0%*	*96,0%*	*96,0%*

FIGURE 12
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Blainville–Saint-Jérôme



6.3.4. Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Recettes

Pour 2007, les recettes usagers sont évaluées à 5,1 M$, soit 0,9 % de plus que le budget 2007, ce qui s'explique principalement par la variation de l'achalandage et par la prise en compte des données de l'enquête 2005 sur l'utilisation des titres de transport pour le partage des recettes tarifaires métropolitaines.

En 2008, les recettes usagers sont établies à 5,3 M$, soit une hausse de 3,8 % par rapport à la prévision 2007, qui s'explique principalement par une indexation des tarifs de base de 1,9 % pour 2008 et l'augmentation de l'achalandage de 3,5 %.

Dépenses

Les coûts de gestion et d'exploitation prévus sont de 12,2 M$ en 2007 et de 12,5 M$ en 2008, soit légèrement supérieurs à la prévision 2007, qui tient notamment compte des hausses contractuelles (clauses escalatoires du CN) ainsi que des coûts de mise à niveau de l'entretien des cinq locomotives. Fait à souligner, un litige entre le CN et l'AMT est actuellement débattu devant les tribunaux. Pour les fins de présentation du budget 2008, l'AMT a tenu pour avérées les prétentions du CN, puisque si les tribunaux devaient faire droit à celles-ci, il y aurait des conséquences directes sur les contributions municipales. Le présent énoncé budgétaire de l'AMT pour la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire ne constitue aucunement une admission directe ou indirecte, tacite ou implicite, des prétentions du CN.

Ristourne

Pour 2007, l'AMT prévoit verser une ristourne de 0,6 M$ aux municipalités desservies, calculée en fonction de la moitié de l'excédent des recettes tarifaires et de la contribution municipale par rapport à 60,0 % des coûts d'exploitation de la ligne. Cette ristourne est calculée pour les neuf premiers mois de l'année 2007, car par la suite la ligne obtiendra son statut de permanence, ce qui entraînera la fin de la remise de ristourne, comme ce fut le cas pour d'autres lignes dans le passé. Ainsi, en 2007, quatre des cinq lignes ont un statut permanent et aucune ristourne ne sera versée en 2008.

Le ratio d'autofinancement prévu est de 42,3 % en 2008 par rapport à 40,7 % au budget 2007 ; il était de 19,1 % en 2002.

TABLEAU 32
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire – 2007-2008

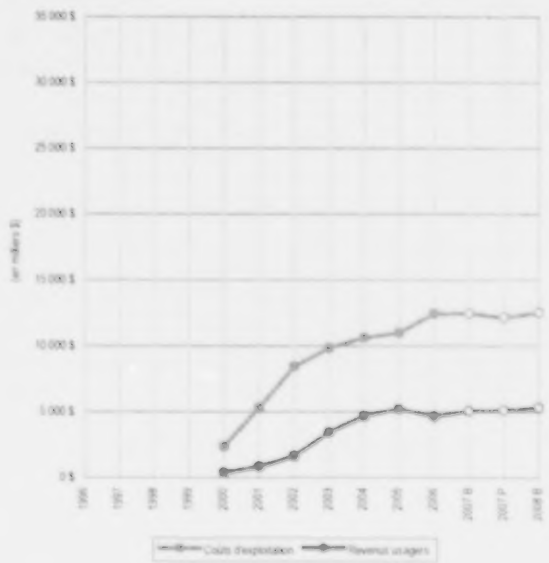
(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Recettes usagers	5 308	50,4%	5 114	5 069	194	+3,8%	239	+4,7%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	212	2,0%	195	203	17	+8,7%	9	+4,4%
Aide à l'intégration tarifaire	1	0,0%	1	6	0		(5)	
Contributions municipales	5 014	47,6%	4 867	4 982	147	+3,0%	32	+0,6%
Ristourne aux municipalités	-	0,0%	(620)	(645)	620	-100,0%	645	-100,0%
TOTAL	**10 535**	**100,0%**	**9 557**	**9 615**	**978**	**+10,2%**	**920**	**+9,6%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	12 534	100%	12 168	12 455	366	+3,0%	79	+0,6%
Ajout de service								
TOTAL	**12 534**	**100,0%**	**12 168**	**12 455**	**366**	**+3,0%**	**79**	**+0,6%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	1 999		2 611	2 840	(612)	-23,4%	(841)	-29,6%
Achalandage (millions)	1,529		1,477	1,430	0,052	+3,5%	0,099	+6,9%
Ratio d'autofinancement	42,3%		42,0%	40,7%	0,3%	+0,8%	1,7%	+4,1%

TABLEAU 33
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

MONT-SAINT-HILAIRE	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 B	2007 P	2008 B
Coûts d'exploitation (milliers $)					2 353 $	5 294 $	8 421 $	9 839 $	10 599 $	10 984 $	12 446 $	*12 455 $*	*12 168 $*	*12 534 $*
Revenus usagers nets (milliers $)					363 $	808 $	1 610 $	3 422 $	4 661 $	5 218 $	4 651 $	*5 069 $*	*5 114 $*	*5 308 $*
Achalandage annuel (milliers de pass.)					132	263	657	1 041	1 287	1 358	1 399	*1 430*	*1 477*	*1 529*
Ratio d'autofinancement					15,4%	15,3%	19,1%	34,8%	44,0%	47,5%	37,4%	*40,7%*	*42,0%*	*42,3%*
Coûts d'exploitation par pass-km						0,68 $	0,45 $	0,39 $	0,37 $	0,37 $	0,41 $	*0,41 $*	*0,38 $*	*0,37 $*
Taux de ponctualité						98,36%	98,20%	97,7%	96,5%	96,4%	96,8%	*97,0%*	*97,0%*	*97,0%*

FIGURE 13
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT

6.3.5. Ligne Montréal/Delson-Candiac

Recettes

Compte tenu de l'évolution positive de cette ligne, le service est maintenu et un protocole d'entente avec les municipalités de la couronne sud est intervenu en 2004 pour le maintien du service jusqu'en 2009, soit quatre départs le matin et quatre retours le soir. Depuis 2002, l'achalandage a progressé de 179,7 %, passant de 227 200 passagers à 635 000 passagers prévus en 2008.

Pour 2007, les recettes usagers sont évaluées 2,0 M$, soit 9,8 % de moins que le budget 2007, ce qui s'explique principalement par la variation de l'achalandage et par la prise en compte des données de l'enquête 2005 sur l'utilisation des titres de transport pour le partage des recettes tarifaires métropolitaines.

En 2008, les recettes usagers sont établies à 2,2 M$, soit une hausse de 8,1 % par rapport à la prévision 2007, qui s'explique principalement par une indexation des tarifs de base de 1,9 % pour 2008 et d'une hausse d'achalandage de 7,1 %.

Dépenses

Les coûts d'exploitation et de gestion du service de trains sont évalués à 5,0 M$ en 2007 et 5,3 M$ en 2008, en tenant compte des hausses contractuelles (clauses escalatoires du CP).

Ristourne

Pour 2008, l'AMT prévoit verser une ristourne de 0,6 M$ aux municipalités desservies, calculée en fonction de la moitié de l'excédent des recettes tarifaires et de la contribution municipale par rapport à 60,0 % des coûts d'exploitation de la ligne.

Le ratio d'autofinancement est de 41,6 % en 2008, par rapport à 40,8 % pour la prévision 2007 ; il était de 22,8 % en 2002.

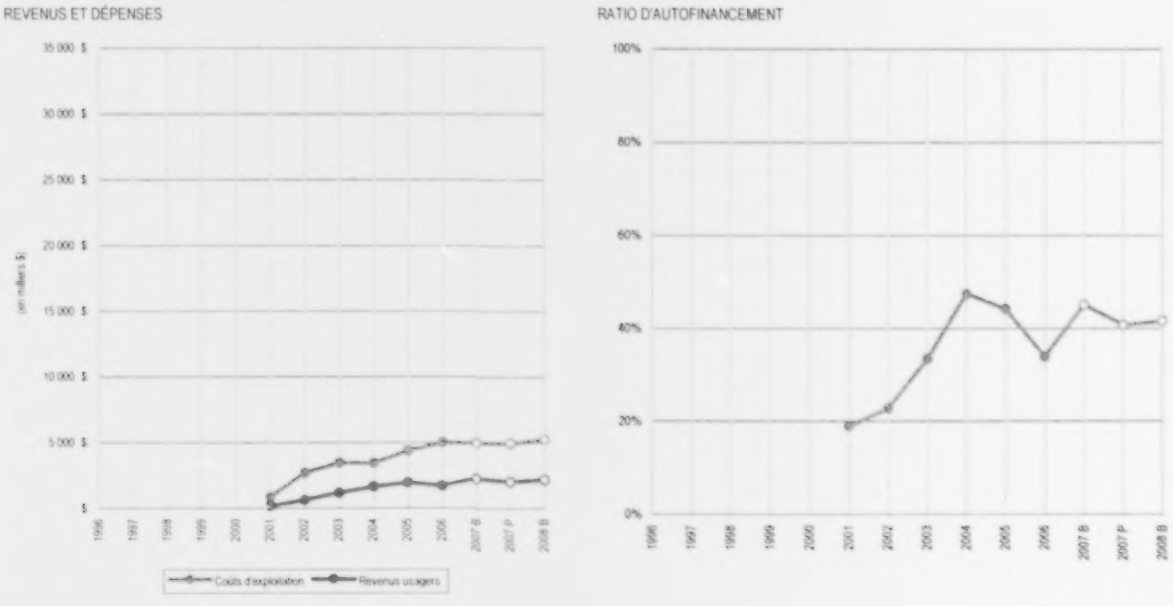
TABLEAU 34
Revenus et dépenses – Ligne Montréal/Delson-Candiac – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Recettes usagers	2 185	57,0%	2 021	2 241	164	+8,1%	(56)	-2,5%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	117	3,1%	104	112	13	+12,5%	5	+4,5%
Aide à l'intégration tarifaire	-	0,0%	-	-	0		0	
Contributions municipales	2 100	54,8%	1 984	1 992	116	+5,8%	108	+5,4%
Ristourne aux municipalités	(568)	-14,8%	(515)	(623)	(53)		55	-8,8%
TOTAL	**3 834**	**100,0%**	**3 594**	**3 722**	**240**	**+6,7%**	**112**	**+3,0%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	5 250	100%	4 959	4 979	291	+5,9%	271	+5,4%
Ajout de service								
TOTAL	**5 250**	**100,0%**	**4 959**	**4 979**	**291**	**+5,9%**	**271**	**+5,4%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**1 416**		**1 365**	**1 257**	**51**	**+3,7%**	**159**	**+12,6%**
Achalandage (millions)	**0,635**		**0,593**	**0,572**	**0,042**	**+7,1%**	**0,063**	**+11,0%**
Ratio d'autofinancement	**41,6%**		**40,8%**	**45,0%**	**0,9%**	**+2,1%**	**-3,4%**	**-7,5%**

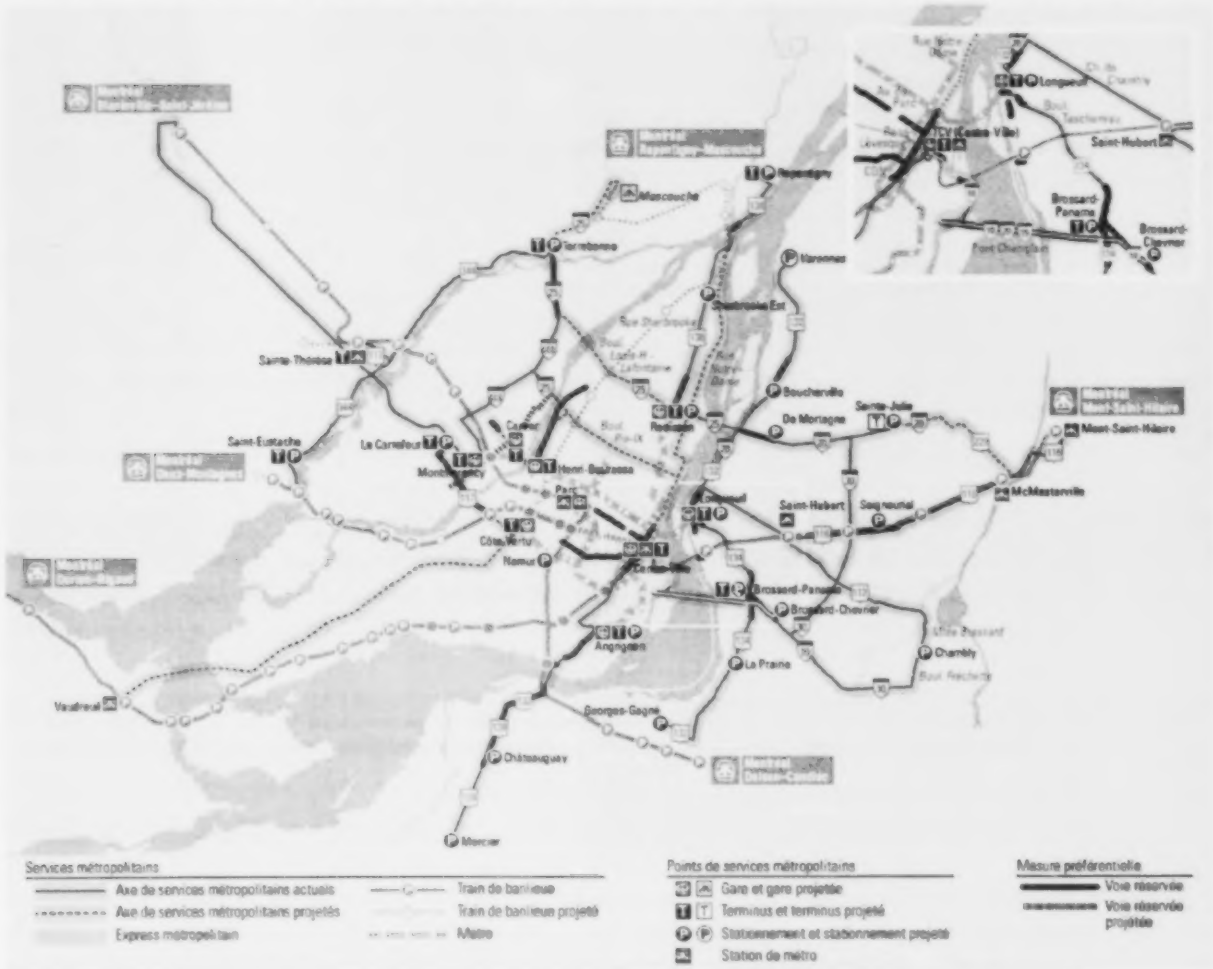
TABLEAU 35
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 B	2007 P	2008 B
DELSON-CANDIAC														
Coûts d'exploitation (milliers $)						866	2 692 $	3 455 $	3 455 $	4 379 $	5 004 $	*4 979 $*	*4 959 $*	*5 250 $*
Revenus usagers nets (milliers $)						164	613 $	1 154 $	1 641 $	1 934 $	1 697 $	*2 241 $*	*2 021 $*	*2 185 $*
Achalandage annuel (milliers de pass.)						56,3	227	367	471	523	538	*572*	*593*	*635*
Ratio d'autofinancement						18,9%	22,8%	33,4%	47,5%	44,2%	33,9%	*45,0%*	*40,8%*	*41,6%*
Coûts d'exploitation par pass-km							0,76 $	0,57 $	0,44 $	0,52 $	0,54 $	*0,51 $*	*0,48 $*	*0,53 $*
Taux de ponctualité							98,28%	97,41%	98,62%	97,3%	97,3%	*99,0%*	*99,0%*	*99,0%*

FIGURE 14
Indicateurs de performance – Ligne Montréal/Delson-Candiac



7. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS



	CARACTÉRISTIQUES	1997	2006	PRÉVISION 2007	OBJECTIF 2008
TERMINUS					
	Nombre de terminus	6	13	15	17
	Nombre de quais	116	201	222	233
	Achalandage annuel	40.7 M	66.6 M	67.1 M	67.1 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	10	19	22	23
	Nombre de places offertes	4 600	10 495	12 633	13 138
	Achalandage annuel	0.5 M	1.9 M	2.2 M	2.2 M
	Taux d'utilisation	63%	70%	72%	73%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	29	31	32
	Longueur pointe du matin	41.2 km	83.4 km	83.4 km	85.0 km
	Longueur pointe du soir	37.3 km	71.1 km	71.4 km	72.9 km
	Achalandage annuel	16.0 M	26.3 M	26.6 M	26.6 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel		0.870 M	1.075 M	1.316 M
Express Le Carrefour	Achalandage annuel		0.280 M	0.224 M	

7. RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

	CARACTÉRISTIQUES	1997	2006	PRÉVISION 2007	OBJECTIF 2008
TERMINUS					
	Nombre de terminus	9	13	15	17
	Nombre de quais	118	201	222	233
	Achalandage annuel	43.7 M	66.6 M	67.1 M	67.1 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS					
	Nombre de stationnements	16	19	22	23
	Nombre de places offertes	4 600	10 495	12 833	13 133
	Achalandage annuel	1.6 M	1.9 M	2.2 M	2.2 M
	Taux d'utilisation	68%	70%	72%	72%
VOIES RÉSERVÉES					
	Nombre de voies réservées	9	29	31	32
	Longueur (sens du matin)	61.2 km	83.4 km	83.4 km	85.0 km
	Longueur (sens du soir)	37.3 km	71.1 km	71.8 km	72.9 km
	Achalandage annuel	16.8 M	26.3 M	26.6 M	26.6 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS					
Express Chevrier	Achalandage annuel		1 070 M	1 070 M	1 114 M
Express La Carrefour	Achalandage annuel		1 280 M	1 224 M	

7.1. ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Le réseau de transport métropolitain par autobus est constitué de divers services de l'AMT et des AOT localisées dans des axes ponctués d'équipements d'accueil et d'équipements routiers. Ces équipements métropolitains, en 2007, se composent de 15 terminus, de diverses mesures préférentielles dont 31 voies réservées, de 22 stationnements incitatifs et des billetteries métropolitaines. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

Les coûts d'exploitation des équipements métropolitains budgétés et prévus pour 2007 sont de 14,1 M$.

Le budget 2008 s'élève à 15,3 M$, soit une hausse de 1,2 M$ par rapport à 2007. Cette hausse de 8,5 % des coûts d'exploitation provient de l'ouverture de nouveaux équipements tels que le terminus et le stationnement Boucherville, le terminus Sainte-Julie prévu en fin 2008, des mesures préférentielles sur Sherbrooke ainsi que l'exploitation sur 12 mois des terminus et stationnements Cartier, Concorde et Montmorency. La bonification d'équipements existants tels que l'agrandissement des stationnements Terrebonne, Chevrier et Chambly, explique également la hausse des coûts, tout comme l'indexation de ces coûts basée sur l'IPC.

Le déficit résiduel des équipements métropolitains qui est assumé par l'AMT est de 12,2 M$ en 2007 et la prévision pour 2008 est de 11,9 M$.

TABLEAU 36
Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Facturation des coûts aux organismes de transport	3 373	100%	1 931	1 958	1 442	+74,7%	1 415	+72,3%
TOTAL	**3 373**	**100%**	**1 931**	**1 958**	**1 442**	**+74,7%**	**1 415**	**+72,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion - terminus	9 500	62,0%	8 889	9 092	611	+6,9%	408	+4,5%
Coûts d'exploitation et de gestion - voies réservées	2 560	16,7%	2 233	2 349	327	+14,6%	211	+9,0%
Coûts d'exploitation et de gestion - stationnements	2 029	13,2%	1 796	1 608	233	+13,0%	421	+26,2%
Coûts d'exploitation et de gestion - billetteries	1 237	8,1%	1 206	1 075	31	+2,6%	162	+15,1%
Service de la dette nette	4	0,0%	4	3	-	+0,0%	1	+33,3%
TOTAL	**15 330**	**100%**	**14 128**	**14 127**	**1 202**	**+8,5%**	**1 203**	**+8,5%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**11 957**		**12 197**	**12 169**	**(240)**	**-2,0%**	**(212)**	**-1,7%**

Jusqu'en 2002, seuls les organismes de transport hors territoire étaient facturés (à 100,0 %) pour l'usage des équipements. L'AMT a introduit, en 2002, une facturation de 25,0 % des coûts d'utilisation des terminus, billetteries et voies réservées. En 2007, le taux de facturation était à 15,0 %. En 2008, le taux de facturation sera de 25,0 %, ce qui représente 3,4 M$ sur des dépenses de 13,3 M$.

FIGURE 15
Évolution des coûts des équipements métropolitains, 1996-2008

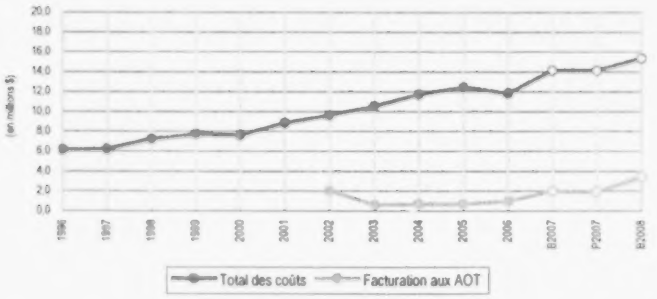


TABLEAU 37
Facturation des coûts des équipements métropolitains, par organisme de transport – 2007-2008, après l'ajout des nouveaux équipements

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
Société de transport de Montréal	495	14,7%	281	277	214	+76%	218	+79%
Réseau de transport de Longueuil	1 139	33,8%	601	698	538	+90%	441	+63%
Société de transport de Laval	642	19,0%	352	278	290	+82%	364	+131%
AMT	111	3,3%	62	65	49	+79%	46	+71%
CIT Roussillon	49	1,5%	26	32	23	+88%	17	+53%
CIT du Haut-Saint-Laurent	20	0,6%	11	13	9	+82%	7	+54%
CIT du Sud-Ouest	75	2,2%	44	48	31	+70%	27	+56%
CIT de la Vallée du Richelieu	32	0,9%	15	17	17	+113%	15	+88%
CIT Le Richelain	63	1,9%	35	40	28	+80%	23	+58%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	68	2,0%	36	41	32	+89%	27	+66%
OMIT Sainte-Julie	37	1,1%	21	23	16	+76%	14	+61%
CIT Laurentides	118	3,5%	64	55	54	+84%	63	+115%
CRT Lanaudière	219	6,5%	124	73	95	+77%	146	+200%
CIT de Sorel-Varennes	39	1,2%	19	20	20	+105%	19	+95%
CIT du Haut-Richelieu	257	7,6%	234	271	23	+10%	(14)	-5%
Autres	9	0,3%	6	7	3	+50%	2	+29%
TOTAL	**3 373**	**100,0%**	**1 931**	**1 958**	**1 442**	**+74,7%**	**1 415**	**+72,3%**

7.2. RÉSEAU D'AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

L'AMT exploite actuellement deux services d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier (Brossard/Centre-ville) et l'Express Le Carrefour (Laval/Métro Côte-Vertu). L'AMT projette d'abandonner, au 31 décembre 2007, l'exploitation de l'Express Le Carrefour, considérant la mise en service de trois stations de métro sur le territoire de Laval.

Les coûts de ces services prévus pour 2008 totalisent 3,3 M$, comparativement à 3,5 M$ à la prévision 2007, soit une baisse de 7,4 % (TABLEAU 38). Les recettes prévues en 2008 sont de 2,0 M$, soit une baisse de 0,5 %, qui s'explique par l'abandon de l'Express Le Carrefour. Le ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains se situe à 61,8 % au budget 2008, par rapport à 50,7 % au budget 2007. En 2008, l'achalandage prévu est à la hausse de 1,2 % par rapport à la prévision 2007.

Par ailleurs, l'AMT étudie la possibilité de mettre en place d'autres express en 2008 et 2009, conformément à son Plan d'amélioration des services 2007-2011, transmis au MTQ pour fins de subventions. Les règles et les modalités d'application de la PQTC n'étant pas encore finalisées par le MTQ, l'AMT n'a pas intégré ces mesures d'amélioration de services proposés pour accroître l'achalandage de son réseau d'autobus express métropolitains. En 2008, le déficit d'exploitation inscrit au budget, assumé à 50,0 % par l'AMT, s'élève à 0,4 M$. Les municipalités assument l'autre 50,0 % du déficit d'exploitation (TABLEAU 39).

TABLEAU 38
Revenus et dépenses des autobus express métropolitains, 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Revenus usagers	2 031	69,8%	2 042	1 797	-11	-0,5%	234	13,0%
Contributions municipales	448	15,4%	497	717	-49	-9,9%	-269	-37,5%
Aide métropolitaine	354	12,2%	466	330	-112	-24,0%	24	7,3%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	49	1,7%	63	64	-14	-22,2%	-15	-23,4%
Aide à l'intégration tarifaire	27	0,9%	23	5	4		22	-
TOTAL REVENUS	**2 909**	**100,0%**	**3 091**	**2 913**	**-182**	**-5,9%**	**-4**	**-0,1%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	3 285	100%	3 546	3 545	-261	-7,4%	-260	-7,3%
Autres express	0				0		0	0,0%
TOTAL DÉPENSES	**3 285**	**100,0%**	**3 546**	**3 545**	**-261**	**-7,4%**	**-260**	**-7,3%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**376**		**455**	**632**	**(79)**	**-17,4%**	**(256)**	**-40,5%**
Achalandage (millions)	1,314		1,298	1,269	0,016	1,2%	0,045	3,5%
Ratio d'autofinancement	61,8%		57,6%	50,7%	4,2%	7,4%	11,1%	22,0%

7.2.1. Contributions municipales aux autobus express métropolitains

En vertu de sa Loi constitutive, l'AMT peut exploiter elle-même un service d'autobus express métropolitain. Lorsque l'AMT agit à titre d'exploitant, le service d'un autobus express métropolitain doit être effectué par un ou des transporteurs publics ou privés liés par contrat.

Lorsqu'elle exploite un service d'autobus express métropolitain en lieu et place d'un organisme de transport, l'AMT devrait facturer 100 % du déficit résiduel d'exploitation aux municipalités dont le territoire est desservi, à défaut d'une entente de partage des coûts, selon les services rendus, déduction faite des recettes générées par le service (article 46).

Depuis 2005, les principes et modalités de financement ont été établis comme suit :

- l'AMT reçoit les recettes et fait un partage si l'usager utilise plus d'un réseau de transport collectif ;
- l'AMT reçoit l'aide métropolitaine de base pendant les périodes de pointe ;
- bien que la Loi permette de facturer aux municipalités 100 % le déficit résiduel d'exploitation, l'AMT facture 50 % du déficit aux municipalités selon l'utilisation faite par leurs résidents. Seules les municipalités dont le taux d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent au déficit.

TABLEAU 39
Contributions municipales aux autobus express métropolitains – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
EXPRESS CHEVRIER								
RTL	206	46,0%	121	202	85	70,2%	4	+2,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	75	16,7%	44	82	31	70,5%	(7)	-8,5%
CIT Le Richelain	54	12,1%	32	46	22	68,8%	8	+17,4%
CIT Rousillon	10	2,2%	6	10	4	66,7%	0	+0,0%
CIT de la Vallée du Richelieu	15	3,3%	9	12	6	66,7%	3	+25,0%
CIT de Sorel-Varennes	0	0,0%	0	3	0		(3)	-100,0%
OMIT Sainte-Julie	7	1,6%	4	11	3	75,0%	(4)	-36,4%
Saint-Jean-sur-Richelieu	81	18,1%	47	11	34	72,3%	70	+636,4%
SOUS-TOTAL	**448**	**100,0%**	**263**	**377**	**185**	**+70,3%**	**71**	**+18,8%**
EXPRESS LE CARREFOUR								
STL			196	221	(196)	-100,0%	(221)	-100,0%
Montréal			35	38	(35)	-100,0%	(38)	-100,0%
CIT Laurentides			3	6	(3)	-	(6)	-
SOUS-TOTAL	**0**	**0,0%**	**234**	**265**	**(234)**	**-100,0%**	**(265)**	**-100,0%**
TOTAL	**448**		**497**	**642**	**(49)**	**-9,9%**	**(194)**	**-30,2%**

Note : Le budget relatif aux express métropolitains pourrait être substantiellement modifié en 2008 suite aux ententes à intégrer avec le MTQ (PQTC).

TABLEAU 40
Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2008

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 B	2007 P	2008 B
REVENUS (milliers)														
Recettes usagers				394	733	919	1 005	1 072	1 308	1 443	1 681	*1 797*	*2 042*	*2 031*
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire							23	38	45	43	56	*64*	*63*	*49*
Aide métropolitaine				100	158	240	258	277	299	360	414	*330*	*466*	*354*
Nouvelle aide à l'intégration										64	87	*5*	*23*	*27*
Contributions municipales				180	145	300	222	167	170	180	432	*717*	*497*	*448*
TOTAL				**674**	**1 036**	**1 459**	**1 508**	**1 554**	**1 822**	**2 090**	**2 670**	**2 913**	**3 091**	**2 909**
DÉPENSES (milliers)														
Dépenses				918	1 550	2 711	2 338	2 205	2 420	2 749	3 013	*3 545*	*3 546*	*3 285*
TOTAL				**918**	**1 550**	**2 711**	**2 338**	**2 205**	**2 420**	**2 749**	**3 013**	**3 545**	**3 546**	**3 285**
INDICATEURS														
Achalandage (en milliers)				257	408	637	745	765	891	973	1 149	*1 269*	*1 296*	*1 314*
Ratio d'autofinancement					47,3%	33,9%	43,0%	48,6%	54,0%	52,5%	55,8%	*50,7%*	*57,6%*	*61,8%*

FIGURE 16
Évolution des revenus totaux et des dépenses des autobus express métropolitains – 1999-2008

7.2.2. Express Chevrier

Le service d'autobus Express Chevrier est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, situé au 1000, rue de la Gauchetière, à Montréal.

Recettes

En 2007, les recettes usagers prévues sont évaluées à 1,8 M$. Les recettes usagers, au montant de 2,0 M$ pour 2008, sont supérieures de 0,3 M$ à la prévision 2007 et comprennent une hausse d'achalandage de 22,2 %. La structure tarifaire sur les autobus express métropolitains est maintenue : les titres mensuels locaux sont acceptés sur l'Express Chevrier pour 2008.

Dépenses

Pour 2007 et 2008, les dépenses prévues sont respectivement de 2,7 M$ et 3,3 M$, soit une augmentation en 2008 de 0,6 M$ par rapport à la prévision 2007.

Contributions municipales

Depuis 2005, les municipalités dont le taux d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1 % de l'achalandage contribuent à 50 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales prévues sont de 0,3 M$ en 2007 et 0,4 M$ en 2008.

Le ratio d'autofinancement est de 61,8 % en 2008, par rapport à 56,4 % au budget 2007.

TABLEAU 41
Revenus et dépenses – Express Chevrier – 2007-2008

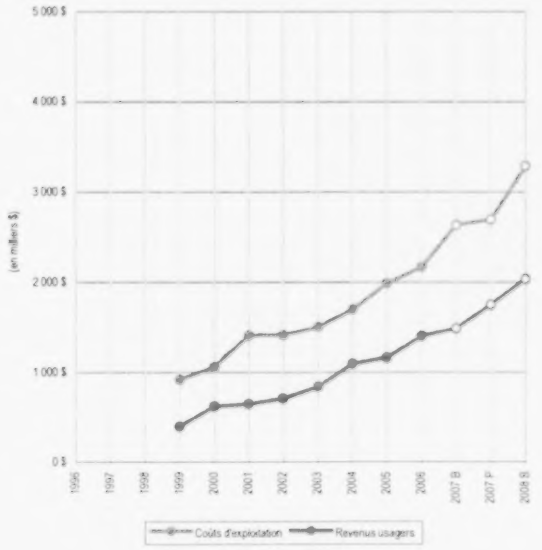
(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Revenus usagers	2 031	69,8%	1 749	1 487	282	16,1%	544	36,6%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	49	1,7%	47	49	2	4,3%	0	0,0%
Aide à l'intégration tarifaire	27	0,9%	17	0	10		27	-
Contributions municipales	448	15,4%	263	452	185	70,3%	(4)	-0,9%
Aide métropolitaine	354	12,2%	397	280	(43)	-10,8%	74	26,4%
TOTAL	**2 909**	**100,0%**	**2 473**	**2 268**	**436**	**+17,6%**	**641**	**+28,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	3 285	100%	2 694	2 635	591	21,9%	650	24,7%
TOTAL	**3 285**	**100,0%**	**2 694**	**2 635**	**591**	**+21,9%**	**650**	**+24,7%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**376**		**221**	**367**	**155**	**+70,1%**	**9**	**+2,5%**
Achalandage (millions)	1,314		1,075	0,961	0,239	22,2%	0,353	36,7%
Ratio d'autofinancement	61,8%		64,9%	56,4%	-3,1%	-4,8%	5,4%	9,6%

TABLEAU 42
Indicateurs de performance – Express Chevrier

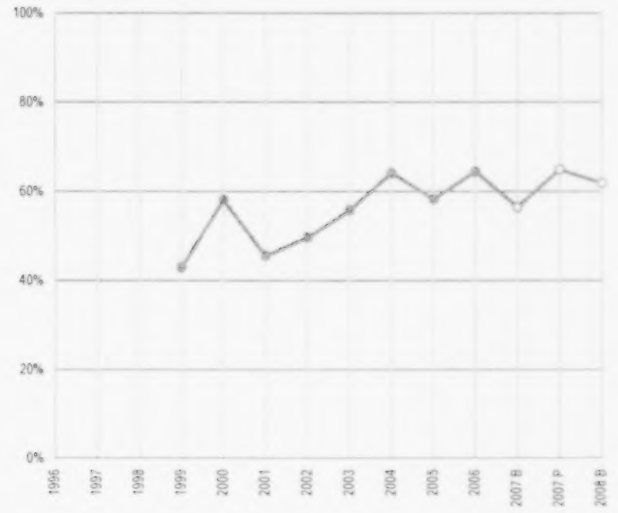
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 B	2007 P	2008 B
EXPRESS CHEVRIER														
Coûts d'exploitation (milliers $)				918 $	1 058 $	1 407 $	1 412 $	1 503 $	1 697 $	1 986 $	2 169 $	*2 635 $*	*2 694 $*	*3 285 $*
Revenus usagers nets (milliers $)				394 $	615 $	641 $	703 $	838 $	1 088 $	1 157 $	1 399 $	*1 487 $*	*1 749 $*	*2 031 $*
Achalandage annuel				256 477	304 622	359 731	456 668	521 092	589 908	716 000	870 000	*961 000*	*1 075 000*	*1 314 000*
Ratio d'autofinancement				42,9%	58,1%	45,5%	49,7%	55,8%	64,1%	58,3%	64,5%	*56,4%*	*64,9%*	*61,8%*
Coûts d'exploitation par pass-km				21,1%	20,4%	23,0%	18,2%	19,0%	23,0%	18,0%	17,0%	*21,5%*	*22,0%*	*26,9%*

FIGURE 17
Indicateurs de performance – Express Chevrier

REVENUS ET DÉPENSES



RATIO D'AUTOFINANCEMENT



7.2.3. Express Le Carrefour

Le service d'autobus Express Le Carrefour est offert entre le terminus Le Carrefour, situé au Carrefour Laval, et le terminus Côte-Vertu, situé à la station de métro Côte-Vertu. Il est prévu de suspendre le service à la fin de 2007, compte tenu de l'ouverture du métro vers Laval et de la nature locale des déplacements sur ce service. En conservant l'offre de service établie en 2003, l'AMT a cherché à stabiliser son achalandage, ce qui n'est pas observé à ce jour en 2007.

Recettes

Pour 2007, les recettes des usagers sont de 0,3 M$, en baisse de 5,5 % par rapport au budget 2007. L'achalandage prévu pour 2007 est équivalent au budget.

Dépenses

Pour 2007, les dépenses prévues sont de 0,9 M$, soit un montant équivalent au budget.

Contributions municipales

Avec la règle de partage, telle qu'expliquée précédemment à la section 7.1, les contributions municipales prévues sont de 0,2 M$ pour 2007.

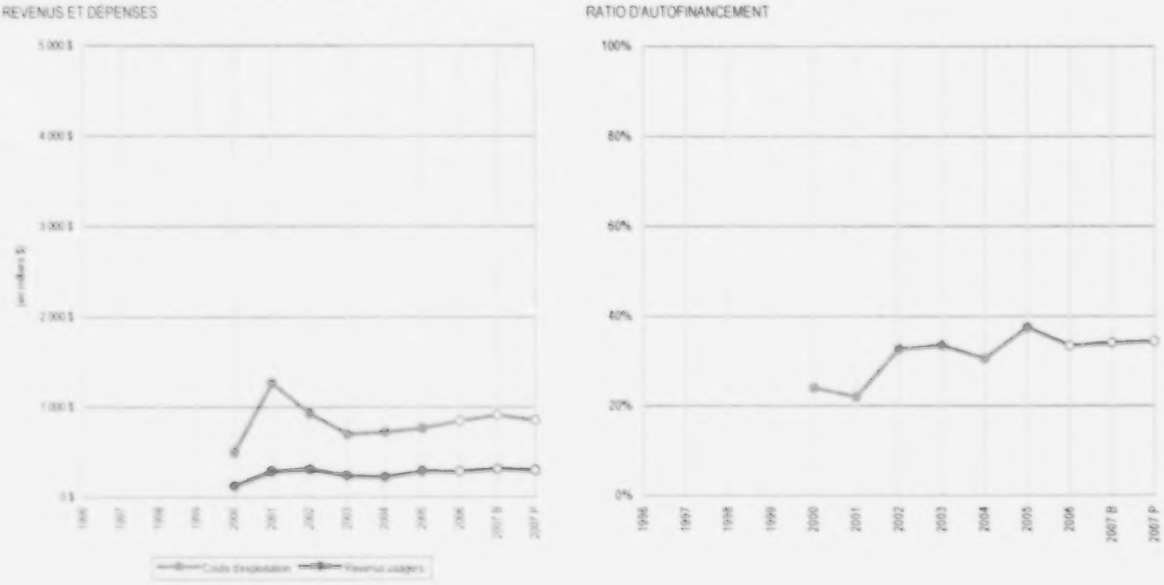
TABLEAU 43
Revenus et dépenses – Express Le Carrefour – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Revenus usagers	0		293	310	(293)	-100,0%	(310)	-100,0%
Aide aux tarifs réduit et intermédiaire	0		16	15	(16)	-100,0%	(15)	-100,0%
Aide à l'intégration tarifaire	0		6	5	(6)	-100,0%	(5)	-100,0%
Contributions municipales	0		234	265	(234)	-100,0%	(265)	-100,0%
Aide métropolitaine	0		69	50	(69)	-100,0%	(50)	-100,0%
TOTAL	**0**	**0,0%**	**618**	**645**	**(618)**	**-100,0%**	**(645)**	**-100,0%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	0		852	910	(852)	-100,0%	(910)	-100,0%
TOTAL	**0**	**0,0%**	**852**	**910**	**(852)**	**-100,0%**	**(910)**	**-100,0%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**0**		**234**	**265**	**(234)**	**-100,0%**	**(265)**	**-100,0%**
Achalandage (millions)			0,223	0,308	(0,223)	-100,0%	(0,308)	-100,0%
Ratio d'autofinancement			34,4%	34,1%	-34,4%	-100,0%	-34,1%	-100,0%

TABLEAU 44
Indicateurs de performance – Express Le Carrefour

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 B	2007 P	2008 B
EXPRESS LE CARREFOUR														
Coûts d'exploitation (milliers $)					492 $	1 263 $	926 $	698 $	720 $	763 $	844 $	*910 $*	*852 $*	*0 $*
Revenus usagers nets (milliers $)					118 $	278 $	302 $	234 $	220 $	286 $	282 $	*310 $*	*293 $*	*0 $*
Achalandage annuel					103 464	277 468	287 934	243 512	235 436	257 000	279 000	*308 000*	*223 000*	-
Ratio d'autofinancement					24,0%	22,0%	32,7%	33,5%	30,5%	37,5%	33,4%	*34,1%*	*34,4%*	*0,0%*
Coûts d'exploitation par pass-km					66,0%	63,0%	44,0%	43,0%	45,0%	43,0%	45,0%	*39,9%*	*37,4%*	*0,0%*

FIGURE 18
Indicateurs de performance – Express Le Carrefour



8. TRANSPORT ADAPTÉ

Selon le programme gouvernemental d'aide au transport collectif des personnes, le MTQ subventionne l'AMT à 75 % pour les coûts des services de transport adapté dans la région métropolitaine depuis 1998. En raison du plafonnement des enveloppes approuvées par le MTQ, l'aide consentie par le MTQ à l'AMT est plafonnée, pour 2007 et 2008, à 0,450 M$. Ce projet d'intégration de service du transport adapté dans la région métropolitaine de transport soutient l'intégration des services de transport adapté sur le territoire de la STM, du RTL et de la STL, et l'implantation progressive de l'élargissement de l'intégration aux couronnes nord et sud en 2007 et 2008. Le coût est de 1,4 M$ pour 2007 et de 1,6 M$ pour 2008. L'augmentation de 0,2 M$ en 2008 s'explique par la hausse des demandes de déplacements.

TABLEAU 45
Transport adapté – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Subvention MTQ - Transport adapté	450	100,0%	450	450	0	+0,0%	0	+0,0%
	450	**100,0%**	**450**	**450**	**0**	**+0,0%**	**0**	**+0,0%**
DÉPENSES								
STM	548	34,3%	497	497	51	+10,3%	51	+10,3%
STL	455	28,4%	360	360	95	+26,4%	95	+26,4%
RTL	288	18,0%	264	264	24	+9,1%	24	+9,1%
Ville de Carignan	16	1,0%	15	15	1	+6,7%	1	+6,7%
Ville de Chambly	20	1,3%	19	19	1	+5,3%	1	+5,3%
MRC des Moulins	31	1,9%	30	30	1	+3,3%	1	+3,3%
MRC Lajemmerais	31	1,9%	24	24	7	+29,2%	7	+29,2%
MRC L'Assomption	30	1,9%	29	29	1	+3,4%	1	+3,4%
Ville de Vaudreuil-Dorion	5	0,3%	11	11	(6)	-54,5%	(6)	-54,5%
CIT Vallée du Richelieu	16	1,0%						
CIT Laurentides	52	3,3%						
Autres	108	6,8%	185	185	(77)	-41,6%	(77)	-41,6%
	1 600	**100,0%**	**1 434**	**1 434**	**166**	**+11,6%**	**166**	**+11,6%**
ÉCART	**(1 150)**		**(984)**	**(984)**	**(166)**	**16,9%**	**(166)**	**16,9%**

9. SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DU TRANSPORT COLLECTIF

Le soutien au développement et la promotion du transport collectif pour 2008 totalise 3,0 M$, soit un montant équivalent à 3,0 M$ au budget 2007 (TABLEAU 46). Cette aide finance notamment les projets suivants :

Information et service à la clientèle

Les services métropolitains d'information et service à la clientèle convergent autour du portail Internet de l'AMT, du système téléphonique AlloTRAM étroitement relié au centre d'appels de l'AMT, et du système métropolitain de numérotation et d'harmonisation des panneaux d'arrêts d'autobus. Pour 2008, les actions planifiées portent sur la consolidation de ces services et sur leur arrimage avec ceux des autres organismes de transport.

Programme de fidélisation aux transports collectifs

TRAM postale : Ce programme permet à un usager d'acheter des cartes mensuelles TRAM ou TRAIN par virement bancaire ou par carte de crédit et de les recevoir par courrier postal. Suite à l'arrivée de l'Abonnement annuel aux transports collectifs en novembre 2006, plus de la moitié des usagers de la TRAM postale ont transféré vers ce nouveau programme plus avantageux. En septembre 2007, un total de 500 usagers sont abonnés à la TRAM postale. Comme l'abonnement par la poste répond toujours au besoin de la clientèle en leur évitant la file d'attente à la billetterie, ce programme se poursuivra en 2008.

Abonnement annuel aux transports collectifs : Ce nouveau programme a été mis en place par l'AMT, en novembre 2007, en partenariat avec la STL et le CIT de Sorel-Varennes. Il permet à un usager d'acheter un abonnement annuel aux transports collectifs à la carte mensuelle TRAM, TRAIN, CAL ou Sorel-Varenne et de recevoir le titre de transport par courrier postal. Les cartes sont payables par carte de crédit ou virement bancaire en 11 versements. Le douzième titre est gratuit, ce qui correspond à un rabais de 8,33 % par an. En septembre 2007, ce programme compte 1 254 abonnés et sa clientèle est en croissance. Il se poursuivra en 2008.

Accès annuel allégo aux transports collectifs : À partir de novembre 2006, le projet pilote d'abonnement annuel aux transports collectifs avec les employés du MTQ s'est étendu à d'autres employeurs de la région métropolitaine de Montréal, grâce à un partenariat entre l'AMT, l'Association des CIT, la STL, la STM et le RTL. Il est maintenant connu sous l'appellation d'Accès annuel allégo aux transports collectifs. Un budget a été autorisé permettant l'inscription de 4 980 employés. L'AMT agit comme gestionnaire et s'est engagée auprès de ses partenaires à rembourser toute perte résultant de la vente de titres mensuels à rabais.

Duo auto+bus : Ce programme fait suite à un partenariat entre la STL, Communauto et l'AMT. Il permet de jumeler un abonnement annuel aux transports collectifs et un abonnement annuel à Communauto. L'usager a le choix parmi les deux options suivantes :

- un abonnement annuel aux transports collectifs et une inscription à Communauto moyennant une exonération des frais d'inscription habituels de 535 $ - option offerte à partir d'octobre 2005 ;
- un abonnement annuel aux transports collectifs avec un rabais mensuel de 8,33 % correspondant au douzième mois gratuit et une inscription à Communauto – option disponible à partir de novembre 2006.

Communauto gère le programme, en fait la promotion et reçoit un montant de 8 $ par carte mensuelle CAL ou TRAM 3 vendue. La STL assure les relations avec Communauto, notamment quant à la livraison des CAL et des TRAM 3 et à la perception des recettes. L'AMT rembourse à la STL une commission de 8 $ payable à Communauto pour chaque carte mensuelle CAL ou TRAM 3 vendue. En contrepartie, le produit de la vente provenant de la douzième carte mensuelle CAL ou TRAM 3 est conservé par l'AMT. Duo auto+bus se poursuivra en 2008 alors que des négociations sont en cours pour revoir le mode de fonctionnement et intégrer à l'entente originale la deuxième option rendue disponible en novembre 2006.

Faites de l'air ! : Ce programme offre différents incitatifs, dont notamment six cartes TRAM gratuites, aux propriétaires qui mettent leurs véhicules âgés à la ferraille. Géré par l'Association de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA), Faites de l'air! commence une quatrième phase pour la période de septembre 2007 à mars 2008. Des négociations sont en cours entre l'AQLPA, l'AMT, l'Association des CIT, la STL, la STM et le RTL afin de relancer cette phase qui vise le retrait de 530 véhicules âgés de la route. Le gouvernement du Canada, qui a annoncé la mise en place d'un programme national de mise à la ferraille, appuie également cette initiative.

Gestion de la demande

Programme allégo : Dans le cadre de la PQTC, le gouvernement a annoncé son intention de soutenir les alternatives à l'automobile autres que le transport en commun. Le nouveau Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes offrira des subventions aux employeurs désireux d'offrir aux employés des formes de transport autres que l'automobile en solo et de favoriser la création de centres de gestion des déplacements, à l'exemple de la démarche allégo. La pérennité de cette démarche semble maintenant assurée et celle-ci se poursuivra en 2008. Des négociations entre l'AMT et le MTQ permettront de préciser les rôles respectifs de chacun sur une base permanente.

Politique d'intermodalité vélo/taxi/transport collectif : L'AMT poursuit le développement de l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs par l'ajout notamment du nombre de stationnements pour vélos aux équipements métropolitains, de supports à vélos sur les autobus, du transport des vélos à bord de certaines lignes de trains de banlieue, et de parcs de vélos en libre-service.

Promotion des transports collectifs

Campagne de promotion des transports collectifs : Puisque l'impact de la publicité sur les modifications des comportements dépend de la répétition des messages, les organismes de transport poursuivent leurs efforts de promotion en 2008 en soulignant notamment l'arrivée de la carte à puce et la nouvelle PQTC.

Campagnes de publicité ciblées pour les services offerts par l'AMT : En 2008, des campagnes de publicité sont prévues afin notamment de sensibiliser au respect des voies réservées et de promouvoir les stationnements incitatifs, les autobus express métropolitains et les trains de banlieue ainsi que la vente des cartes mensuelles TRAM dans le cadre du programme de fidélisation, en appui avec les mesures fiscales annoncées récemment.

Journée « En ville, sans ma voiture ! » au centre-ville de Montréal

Depuis cinq ans, l'AMT est maître d'œuvre de la journée « En ville, sans ma voiture ! ». De concert avec la Ville de Montréal, la STM, le MTQ et le ministère du Développement durable, le centre-ville est redonné aux 40 000 piétons qui se l'approprient pour un jour.

Cette activité vise à faire la promotion des modes de transport alternatifs à l'auto-solo.

TABLEAU 46
Soutien au développement – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
Soutien au développement	3 000	100,0%	3 000	3 000	0	0,0%	0	<0,0%

10. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Pour 2008, les dépenses de fonctionnement de l'AMT sont estimées à 7,4 M$, soit 8,5 % de plus que les prévisions 2007. Ce montant tient compte d'une augmentation d'effectifs, notamment un directeur Informatique et un directeur Trains, et des augmentations salariales pour 2008 représentant une hausse des coûts de 0,5 M$ par rapport à la prévision 2007. Les dépenses de fonctionnement 2008 tiennent aussi compte des ressources accrues qui doivent être engagées en matière de sûreté et sécurité, de l'application de la loi 53 (intitulée « Loi sur la gouvernance des sociétés d'État ») qui devrait s'appliquer à l'AMT à partir de 2008, des ressources additionnelles devant être affectées en matière de vérification comptable et des effets découlant de la mise en place d'une politique de gestion de risque. Les dépenses de fonctionnement représentent 2,8 % du budget global d'exploitation de l'AMT, soit un niveau inférieur à la moyenne de l'industrie (14,9 %)*.

À partir de 2007 et pour les années 2008 et 2009, l'AMT prévoit investir pour la mise en place d'un nouveau système informatique plus performant en remplacement du système informatique actuel, lequel est devenu désuet, occasionnant une hausse des dépenses en 2007 de 0,2 M$ par rapport à la prévision de 2007 et de 0,3 M$ en 2008.

TABLEAU 47
Dépenses de fonctionnement de l'AMT – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
Rémunération et avantages sociaux	4 600	62,3%	4 120	4 120	480	+11,7%	480	+11,7%
Autres dépenses de fonctionnement								
- Honoraires professionnels	575	7,8%	530	530	45	+8,5%	45	+8,5%
- Amélioration locative	0	0,0%	200	0	(200)		0	
- Promotion, publicité et information à la clientèle	415	5,6%	500	500	(85)	-17,0%	(85)	-17,0%
- Loyer	550	7,5%	500	500	50	+10,0%	50	+10,0%
- Immobilisations (mobilier et équipements)	600	8,1%	350	150	250	+71,4%	450	+300,0%
- Fournitures de bureau	310	4,2%	300	300	10	+3,3%	10	+3,3%
- Autres dépenses (note)	330	4,5%	300	300	30	+10,0%	30	+10,0%
SOUS-TOTAL	**2 780**	**37,7%**	**2 680**	**2 280**	**100**	**+3,7%**	**500**	**+21,9%**
TOTAL	**7 380**	**100,0%**	**6 800**	**6 400**	**580**	**8,5%**	**980**	**15,3%**

Note : Les autres dépenses comprennent entre autres les frais d'assurances, les frais de formation, les frais de déplacement et de représentation.

** Données de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).*

11. AUTRES POSTES BUDGÉTAIRES

Les autres postes budgétaires comprennent les revenus d'intérêts, de constats et d'appels d'offres, ainsi que les frais d'administration de la SAAQ et un montant pour éventualités qui est affecté à un fonds de réserve (TABLEAU 48).

En 2008, les autres revenus sont estimés à 2,0 M$, soit un montant équivalent à la prévision 2007.

TABLEAU 48
Autres postes budgétaires – 2007-2008

(en milliers $)	BUDGET 2008		PRÉVISION 2007	BUDGET 2007	ÉCART B2008 - P2007		ÉCART B2008 - B2007	
REVENUS								
Revenus	2 000	100,0%	2 000	2 000	0	+0,0%	0	+0,0%
TOTAL	**2 000**	**100,0%**	**2 000**	**2 000**	**0**	**+0,0%**	**0**	**+0,0%**
DÉPENSES								
Réserve pour éventualités	1 000	35,1%	1 000	1 000	0	+0,0%	0	+0,0%
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	1 850	64,9%	2 213	1 300	(363)	-16,4%	550	+42,3%
TOTAL	**2 850**	**100,0%**	**3 213**	**2 300**	**(363)**	**-11,3%**	**550**	**+23,9%**
ÉCART	**(850)**		**(1 213)**	**(300)**	**363**	**-29,9%**	**(550)**	**183,3%**

ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS
actuels et proposés

ANNEXE A

ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS
actuels et proposés

ACTIFS DE L'AMT - RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE, en bref

	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers train)		
LIGNES MONTREAL/		STATIONNEMENTS 2007	PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	RÉSULTATS 2006	PRÉVISION 2007	VARIATION 2007/2006
Deux-Montagnes	12	8	365	5 496	7 809 700	7 714 600	-1.2%
Dorion-Rigaud	19	15	429	3 136	3 166 000	3 212 600	1.5%
Blainville-Saint-Jérôme	10[*2]	6	171	3 171	2 134 100	2 153 000	0.9%
Mont-Saint-Hilaire	6[*1]	6	121	2 368	1 398 800	1 477 400	5.6%
Delson-Candiac	5[*2]	4	77	831	537 600	593 700	10.4%
GRAND TOTAL	**52**	**39**	**1 163**	**15 002**	**15 046 200**	**15 151 300**	**0,7%**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE, en détail

	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE TRAIN (M-D train)		
MONTRÉAL/DEUX-MONTAGNES	PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	ACHALANDAGE auto 2006	TAUX D'OCCUPATION Rés. 2006	Prs. 2007	RÉSULTATS 2006	PRÉVISION 2007	VARIATION 2007/2006
Deux-Montagnes	134	1 100	262 900	94%	94%	1 535 900	1 580 700	2.9%
Grand-Moulin	23	275	60 400	87%	82%	463 100	469 000	1.3%
Sainte-Dorothée	21	1 023	16 700	93%	93%	1 067 500	993 300	-7.0%
Île-Bigras	15	68	241 600	97%	97%	160 600	158 900	-1.1%
Roxboro-Pierrefonds	51	776	194 600	99%	100%	1 542 400	1 581 800	2.6%
Sunnybrooke	21	410	99 400	96%	96%	847 700	863 500	1.9%
Bois-Franc	28	754	169 400	89%	87%	782 400	710 100	-9.2%
Du Ruisseau	14	1 080	247 400	90%	81%	758 500	691 400	-8.8%
Montpellier	14	0	0	0%	0%	635 700	608 600	-4.3%
Mont-Royal	30	0	0	0%	0%	666 600	643 300	-3.5%
Canora	14	0	0	0%	0%	341 000	334 800	-1.8%
Gare Centrale	0	0	0	0%	0%	6 817 800	6 793 900	-0.4%
TOTAL	**365**	**5 496**	**1 292 400**	**93%**	**91%**	**15 619 200**	**15 429 200**	**-1,2%**
MONTRÉAL/DORION-RIGAUD								
Rigaud	7	130	1 600	5%	4%	8 000	6 800	-15.0%
Hudson	7	36	6 500	71%	73%	22 500	23 000	2.2%
Vaudreuil	21	421	62 100	75%	71%	237 100	322 900	36.2%
Dorion	17	140	18 000	51%	51%	172 000	177 800	3.4%
Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	28	134	31 300	67%	100%	130 300	191 000	46.6%
Île-Perrot	23	150	31 300	82%	80%	114 700	147 200	28.3%
Sainte-Anne-de-Bellevue	21	336	47 700	56%	48%	225 200	185 100	-18.2%
Baie-d'Urfé	15	72	14 000	77%	75%	76 200	55 300	-27.4%
Beaurepaire	28	43	8 300	100%	97%	138 600	146 400	5.6%
Beaconsfield	65	465	108 000	92%	90%	703 000	646 800	-8.0%
Cedar Park	22	27	6 900	100%	100%	209 900	201 700	-3.9%
Pointe-Claire	28	645	90 000	55%	54%	302 400	322 500	6.6%
Valois	28	115	25 500	88%	90%	248 800	237 400	-4.6%
Pine Beach	28	0	0	0%	0%	110 200	120 800	9.6%
Dorval	34	402	74 700	73%	74%	270 900	227 600	-16.0%
Lachine	35	0	0	0%	0%	194 100	200 400	3.2%
Montreal-Ouest	14	20	4 500	89%	90%	456 600	420 000	-8.0%
Vendôme	5	0	0	0%	0%	1 074 500	1 135 100	5.6%
Gare Lucien-L'Allier	3	0	0	0%	0%	1 635 400	1 657 400	1.3%
TOTAL	**429**	**3 136**	**530 400**	**68%**	**68%**	**6 331 400**	**6 425 200**	**1,5%**
MONTRÉAL/BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME								
Saint-Jérôme	14	378	0	0%	76%	0	229 300	0%
Blainville	28	582	123 800	84%	57%	425 000	349 700	-17.7%
Sainte-Thérèse	48	664	149 900	89%	81%	612 800	585 000	-4.5%
Rosemère	30	401	83 000	82%	82%	450 700	473 000	4.9%
Sainte-Rose	23	756	111 000	58%	48%	381 100	294 200	-22.8%
Vimont	7	200	4 800	58%	57%	15 400	143 100	829.2%
Saint-Martin (fermeture 28 avril 07)	0	190	46 200	96%	93%	250 300	78 100	-68.8%
Concorde (ouverture 29 avril 07)	7	0	0	0%	0%	0	422 100	0.0%
Bois-de-Boulogne	7	0	0	0%	0%	150 900	140 000	-7.2%
Chabanel	0	0	0	0%	0%	0	52 900	0.0%
Parc	7	0	0	0%	0%	1 349 700	1 004 400	-25.6%
Montreal-Ouest	0	0	0	0%	0%	53 100	70 700	33.1%
Vendôme	0	0	0	0%	0%	141 100	114 600	-18.8%
Gare Lucien-L'Allier	0	0	0	0%	0%	437 900	349 200	-20.3%
TOTAL	**171**	**3 171**	**518 700**	**79%**	**66%**	**4 268 000**	**4 306 000**	**0,9%**
MONTRÉAL/MONT-SAINT-HILAIRE								
Mont-Saint-Hilaire	14	444	77 600	69%	73%	258 000	298 400	15.7%
McMasterville	28	450	72 000	63%	64%	311 600	284 200	-8.8%
Saint-Basile-le-Grand	28	374	64 400	68%	79%	251 700	297 900	18.4%
Saint-Bruno	14	555	68 400	46%	49%	240 800	249 400	3.6%
Saint-Hubert	14	225	56 800	100%	100%	158 400	177 900	12.3%
Saint-Lambert	23	320	67 000	83%	88%	183 200	174 100	-5.0%
Gare Centrale	0	0	0	0%	0%	1 394 100	1 472 800	5.6%
TOTAL	**121**	**2 368**	**405 200**	**68%**	**72%**	**2 797 800**	**2 954 800**	**5,6%**
MONTRÉAL/DELSON-CANDIAC								
Candiac	7	110	9 600	35%	53%	28 400	48 300	70.1%
Delson	14	110	4 900	18%	18%	38 600	45 800	18.7%
Saint-Constant	21	172	17 400	64%	72%	160 600	177 200	10.3%
Sainte-Catherine	28	439	64 600	58%	64%	253 500	266 400	5.1%
LaSalle	7	0	0	0%	0%	67 000	68 100	1.6%
Montreal-Ouest	0	0	0	0%	0%	27 400	22 400	-18.2%
Vendôme	0	0	0	0%	0%	225 900	251 100	11.2%
Gare Lucien-L'Allier	0	0	0	0%	0%	273 900	308 100	12.5%
TOTAL	**77**	**831**	**96 500**	**59%**	**58%**	**1 075 300**	**1 187 400**	**10,4%**
GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**1 163**	**15 002**	**2 844 200**	**78%**	**76%**	**30 691 700**	**30 362 700**	**0,7%**

ACTIFS DE L'AMT - RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		STATIONNEMENTS 2007	PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	RÉSULTATS 2006	PRÉVISION 2007	VARIATION 2007/2006
Express Chevrier	3	1	15	1 974	869 700	1 074 800	23,6%
Express Le Carrefour	11	1	63	478	279 400	223 500	-20,0%
GRAND TOTAL	**14**	**2**	**78**	**2 452**	**1 149 100**	**1 298 300**	**13,0%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	CIRCUITS	RÉSULTATS 2006	VARIATION 2006/2005
Angrignon	4	23	6 677 600	2,7%
Brossard	4	38	2091300	2,5%
Cartier				
Côte-Vertu	3	21	11 266 800	4,4%
Henri-Bourassa Nord	3	30	9 272 800	8,2%
Henri-Bourassa Sud	1	11	7 581 300	3,6%
Le Carrefour	2	10	691 700	9,3%
Longueuil	5	55	11 927 800	7,3%
Montmorency				
Radisson	3	17	3 865 000	1,5%
Repentigny	1	15	313 800	14,9%
Centre-Ville	10	82	10 457 500	7,7%
Saint-Eustache	2	7	219 400	-2,3%
Sainte-Therese	2	14	917 600	4,5%
Terrebonne	1	20	1 432 100	12,7%
TOTAL	**41**	**343**	**88 614 700**	**4,9%**

AXES MÉTROPOLITAINS

	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES(KM)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/ Bretelle Tellier	-	1.5	1.5
A25	-	5.0	5.6
A10/ Pont Champlain/Autoroute Bonaventure/Approche TCV	oui	10.7	10.8
Avenue du Parc	oui	3.5	3.0
Boul. Newman	-	3.2	3.2
Boul. Pie-IX	-	8.5	8.5
Boul. Saint-Jean-Baptiste/N132-138/Bretelle Mercier	oui	6.2	0.3
Boul. Taschereau	oui	5.4	5.4
Bretelle Taschereau	-	0.5	-
Côte-des-Neiges	-	5.1	4.8
Henri-Bourassa	-	8.2	8.3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7.0	6.1
Pont Viau / Boul. Des Laurentides	oui	2.4	1.3
Pont Victoria / Des Irlandais	-	0.2	0.1
Route 116	-	1.2	1.3
Route 132/Montbrun	-	2.0	-
Rene-Lovesque/Notre-Dame	oui	9.0	8.0
Rue Sherbrooke Est	-	1.6	2.1
Saint-Charles / Riverside / Lafayette	oui	2.2	0.8
TOTAL		**83,4**	**71,1**

STATIONNEMENTS INCITATIFS

	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE AUTO	
	PLACES VÉLOS 2007	PLACES AUTOS 2007	ACHALANDAGE AUTOS 2006	TAUX D'OCCUPATION RÉS. 2006	PRÉ. 2007	PRÉVISION 2007	VARIATION 2007/2006
Angrignon	42	733	118 100	64%	57%	104 400	-11,6%
Brossard-Chevrier	15	1 974	327 600	56%	83%	413 400	26,2%
Brossard-Panama	75	930	249 800	96%	100%	232 300	-7,0%
Cartier	64	465	0		99%	77 000	
Chambly	7	267	55 700	77%	78%	56 200	0,9%
Châteauguay	15	350	65 300	74%	71%	62 600	-4,1%
De Montagne	14	125	15 300	48%	49%	15 400	0,7%
Georges-Gagne	10	422	72 400	68%	71%	75 300	4,0%
Le Prairie	7	524	98 800	75%	76%	100 500	1,7%
Le Carrefour	63	478	10 600	9%	8%	9 900	-6,6%
Longueuil	622	2 370	321 400	59%	66%	347 900	8,2%
Mercier	0	43	7 700	71%	68%	7 300	-5,2%
Montmorency	300	1 342	0		51%	115 100	
Namur	8	428	102 700	95%	96%	103 400	0,7%
Radisson	14	527	134 100	100%	98%	129 600	-3,4%
Repentigny	14	268	37 100	55%	61%	41 100	10,8%
Seigneurial	16	125	12 400	39%	46%	14 500	16,9%
Saint-Eustache	30	20	2 300	46%	62%	3 100	34,8%
Sainte-Julie	30	281	45 100	66%	68%	62 200	37,9%
Sherbrooke	0	325	36 800	45%	42%	34 600	-6,0%
Terrebonne	29	816	145 500	78%	84%	172 200	18,3%
TOTAL	**1375**	**12 833**	**1 858 800**	**70%**	**72%**	**2 178 [illegible]**	**17,2%**
GRAND TOTAL - STAT. INCITATIFS (TRAINS ET RTMA)	**2 538**	**27 835**	**4 703 000**	**73%**	**75%**	**5 016 700**	**6,7%**

ANNEXE B

COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT
par sujet et en ordre alphabétique d'organisme
(en date du 5 novembre 2007)

ANNEXE B

COMMENTAIRES DES PARTENAIRES DE L'AMT
par sujet et en ordre alphabétique d'organisme
son objet du 5 décembre 2007)

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

CMM

La CMM recommande, pour 2009 et les années subséquentes, que le budget de l'AMT intègre les dépenses d'exploitation et d'immobilisations.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Conformément à l'article 60 de sa Loi, l'AMT doit préparer et adopter un budget d'exploitation chaque année. De plus, à l'article 63, l'AMT doit constituer un Fonds d'immobilisations pour financer la partie de toute acquisition, réparation ou rénovation d'immeuble, d'équipement ou de matériel roulant non subventionné. Conséquemment, l'AMT doit préparer deux budgets séparés chaque année.*

La CMM souhaite également que l'AMT réduise le délai de paiement des sommes dues aux autorités organisatrices de transport (AOT) dès 2008.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *L'AMT verse les sommes dues aux AOT selon la disponibilité de ses liquidités.*

RTL

Le RTL apprécie la présentation et le contenu du document budgétaire. Il est bien structuré et facile de consultation. Toutefois, tel que mentionné l'an dernier, il y aurait lieu d'ajouter dans tous les tableaux, les valeurs de l'année précédente (année 2006) afin de disposer des valeurs réelles servant de référence par rapport aux valeurs prévisionnelles (2007) et budgétaires (2008).

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Commentaire favorable au sujet de la présentation du document budgétaire.*

Le RTL constate que la majorité des mesures prises dans le budget 2008 ne font qu'alourdir le fardeau financier du RTL. En comparant les prévisions 2007 au budget 2008, la facture additionnelle pour 2008 se solde par un montant supplémentaire de 1,3 M$.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Voir commentaires dans la rubrique « Hausses tarifaires ».*

HAUSSES TARIFAIRES

ORIENTATION GÉNÉRALE POURSUIVIE PAR L'AMT

La politique tarifaire poursuivie par l'AMT s'appuie sur une indexation annuelle selon l'IPC et l'indice du prix transport (IPT). Cette orientation a été élaborée avec la collaboration du comité tarifaire métropolitain. Elle favorise aussi une harmonisation régionale des hausses des tarifs et une stratégie cohérente dans le temps. Elle vise à maintenir un niveau de revenus tarifaires suffisant tout en préservant la croissance de l'achalandage :

- pour atténuer l'impact sur l'achalandage :
  - hausse des tarifs arrimée à l'inflation ;
- pour maintenir un financement suffisant des services de transport collectif :
  - respect des zones tarifaires métropolitaines ;
  - maintien des conditions métropolitaines d'accès aux tarifs intermédiaire et réduit ;
  - ajustement à 25 % du rabais métropolitain en zone 3.

Pour la période de juin 2006 à mai 2007, la valeur moyenne de la croissance des IPC et IPT est de l'ordre de 0,9 %. Une majoration de 1,0 % est provisionnée pour couvrir la fluctuation du prix de l'énergie pour la prochaine année.

ACIT

Comme c'était le cas au cours des années antérieures, nous réitérons notre accord à une hausse des titres métropolitains basée pour 50 % sur les variations annuelles de l'indice IPC et pour 50 % sur celles de l'indice IPT, établies au mois de mai, d'autant que les contrats que les CIT/OMIT/CRT ont avec leurs transporteurs respectifs réfèrent à ce type de clause.

► **POSITION DE L'AMT :** *En accord avec la proposition de l'AMT.*

Nous comprenons cependant qu'en cours de consultations, des demandes puissent être formulées pour que les augmentations des titres métropolitains aillent au-delà des variations des indices susmentionnés.

À cet effet et sans oublier que ce sont les clients des CIT/OMIT/CRT qui sont, toutes proportions gardées, les plus grands utilisateurs des titres métropolitains, sans oublier non plus qu'il est utile de conserver la constance dans la prise de décision, nous proposons d'ajouter une autre variable à celle mentionnée plus haut, soit une marge de manœuvre d'au plus 1 % au-delà de l'augmentation résultante de 50 % IPC -50 % IPT.

► **POSITION DE L'AMT :** *Le comité tarifaire métropolitain sera saisi de la proposition de l'ACIT.*

La réévaluation des zones tarifaires métropolitaines en fonction des rayons de distance demeure pour les CIT/OMIT/CRT autant une préoccupation qu'un objectif à atteindre. Nous proposons que l'AMT remette sur pied un comité *ad hoc*, d'autant qu'à court terme, la mise en place des équipements informatisés de vente et de perception permettront de régulariser l'application des zones tarifaires métropolitaines.

► **POSITION DE L'AMT :** *Le comité tarifaire métropolitain sera saisi de la proposition de l'ACIT.*

CIT DU HAUT-SAINT-LAURENT

La grille tarifaire proposée avec augmentation moyenne de 1,9 % pour les titres métropolitains 4 à 8 ne nous satisfait pas puisque la hausse des clauses contractuelles, les nouvelles obligations par rapport au projet de vente et perception, et les autres hausses sont absorbées uniquement par les quotes-parts des municipalités membres ; les hausses budgétaires beaucoup plus importantes que les hausses tarifaires pénalisent encore les municipalités.

► **POSITION DE L'AMT :** *La hausse des tarifs pour 2008 est basée sur l'inflation et non sur la structure de coûts des AOT.*

CIT LAURENTIDES

Depuis longtemps, le CIT Laurentides prône une méthode constante pour l'indexation des tarifs. L'AMT a établi la méthode de l'IPC plus l'IPT divisé par deux. Cette façon de faire nous apparaît juste et équitable entre les AOT. Elle est justifiable auprès de la clientèle et n'est pas influencée par les contraintes de chacun.

Une variation de cette méthode qui ne dépasserait pas de 1,0 %, en plus ou en moins, n'influencerait pas de façon significative les résultats financiers de l'AMT. Au-delà de cette marge, on ne peut plus parler d'une méthode constante.

Nous sommes donc en parfait accord avec l'indexation des tarifs de 1,9 % ainsi qu'avec la grille tarifaire proposée.

► **POSITION DE L'AMT :** *En accord avec la proposition de l'AMT.*

CIT SOREL-VARENNES

Depuis longtemps, le CIT Sorel-Varennes prône une méthode constante pour l'indexation des tarifs. L'AMT a établi la méthode de l'IPC plus l'IPT divisé par deux. Cette façon de faire nous apparaît juste et équitable entre les AOT. Elle est justifiable auprès de la clientèle et n'est pas influencée par les contraintes de chacun.

Une variation de cette méthode qui ne dépasserait pas de 1,0 %, en plus ou en moins, n'influencerait pas de façon significative les résultats financiers de l'AMT. Au-delà de cette marge, on ne peut plus parler d'une méthode constante.

Nous sommes donc en parfait accord avec l'indexation des tarifs de 1,9 % ainsi qu'avec la grille tarifaire proposée.

► **POSITION DE L'AMT :** *En accord avec la proposition de l'AMT.*

CIT DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

La grille tarifaire proposée avec augmentation moyenne de 1,9 % pour les titres métropolitains 4 à 8 ne nous satisfait pas puisque la hausse des clauses contractuelles, les nouvelles obligations par rapport au projet de vente et perception, et les autres hausses sont absorbées uniquement par les quotes-parts des municipalités membres ; les hausses budgétaires beaucoup plus importantes que les hausses tarifaires pénalisent encore les municipalités.

► **POSITION DE L'AMT :** *La hausse des tarifs pour 2008 est basée sur l'inflation et non sur la structure de coûts des AOT.*

CMM

La CMM ne désavoue pas la grille tarifaire des titres de transport métropolitain pour l'année 2008, adoptée par le conseil d'administration de l'Agence métropolitaine de transport par sa résolution numéro 07-CA(AMT)-237, mais elle s'interroge sur la pertinence d'ajuster cette grille sans tenir compte de l'Indice des prix du transport public (IPT) publié par Statistique Canada qui fixe pour le Québec à 3,72 % le taux d'augmentation des coûts dans ce secteur pour la période de juin 2006 à mai 2007.

► **POSITION DE L'AMT :** *Pour la période de juin 2006 à mai 2007, la valeur moyenne de la croissance des IPC et IPT est de l'ordre de 0,9 %. Une majoration de 1,0 % est provisionnée pour couvrir la fluctuation du prix de l'énergie pour la prochaine année. La hausse des tarifs pour 2008 est donc basée sur l'inflation et non sur la structure de coûts des AOT comme le reflète l'indice des prix du transport public (IPT).*

RTL

Considérant la hausse des coûts du carburant qui s'est poursuivie en 2007 ainsi que l'impact important du budget d'exploitation 2008 de l'AMT sur celui du RTL, nous sommes en désaccord avec l'indexation de 1,9 % des titres de transport métropolitain qui s'appliquent dans le territoire du RTL.

► **POSITION DE L'AMT :** *La hausse des tarifs pour 2008 est basée sur l'inflation et non sur la structure de coûts des AOT.*

En effet, les principaux impacts du budget 2008 établis sur la base des prévisions 2007 de l'AMT s'établissent comme suit pour le RTL :

- plafonnement de l'aide métropolitaine au niveau de 2006 soit une perte de revenu de l'ordre de 9,0 % (286 000 $) ;

  ► **POSITION DE L'AMT :** *Le plan d'amélioration de services, approuvé par le conseil d'administration de l'AMT en octobre dernier, a été soumis au MTQ. Les règles et modalités d'application n'étant pas encore finalisées par le MTQ, plusieurs mesures ne sont pas intégrées au budget 2008.*

- en augmentation de la contribution au déficit de la ligne de trains Montréal/Saint-Hilaire de 18,0 % (383 000 $) ;

  ► **POSITION DE L'AMT :** *À compter de juillet 2007, l'AMT considère permanent le service de trains Montreal/Mont-Saint-Hilaire, ce qui entraîne la fin de la remise de la ristourne versée aux municipalités depuis 2001, soit la période de l'expérience-pilote.*

- augmentation du taux de facturation des équipements métropolitains de 15 à 25 % ce qui représente une augmentation de 90 % (547 000 $) ;

  ► **POSITION DE L'AMT :** *La facturation des équipements métropolitains vise entre autres une utilisation rationnelle des équipements par les AOT et un financement du maintien en bon état des équipements.*

- augmentation de la contribution au déficit d'exploitation de la ligne 90 de l'ordre de 68,5 % (102 000 $) ;

  ► **POSITION DE L'AMT :** *L'amélioration de l'offre de l'Express Chevrier est prise en compte dans le plan d'amélioration de services.*

- augmentation de la contribution municipale au fonds de développement de l'AMT de 9,6 % (295 000 $).

  ► **POSITION DE L'AMT :** *La contribution au fonds d'immobilisations est basée sur la richesse foncière uniformisée des municipalités, tel que prévu à la Loi sur l'AMT (art. 70).*

Au total, cela représente pour 2008, une augmentation des coûts métropolitains de plus de 1 613 000 $ par rapport à 2007 pour le RTL. Par ailleurs, le RTL est d'avis que l'augmentation de la tarification métropolitaine doit prendre en considération l'impact de la hausse du prix de l'énergie sur l'ensemble des fournitures et services nécessaires pour assurer l'exploitation, l'augmentation de la masse salariale du RTL qui est supérieure à 1,9 % et le coût des améliorations de service apportées au réseau du RTL résultant de la politique québécoise du transport collectif.

► **POSITION DE L'AMT :** *La moyenne de l'IPC et de l'IPT du mois de mai 2007 s'élève à 0,9 %. Une majoration de 1,0 % est provisionnée pour couvrir la fluctuation du prix de l'énergie pour la prochaine année.*

Dans ce contexte, soulignons que les revenus métropolitains 2008 pour le RTL, en considérant une augmentation d'achalandage de 1,5 % telle que prévue au budget de l'AMT et une augmentation tarifaire de 1,9 % se traduisent par des revenus additionnels de 237 000 $, soit 1 376 000 $ de moins que les hausses de coûts métropolitains (1 613 000 $ moins 237 000 $) induits au RTL par le budget 2008 de l'AMT et ce, sans tenir compte des autres augmentations de dépenses d'exploitation du RTL en 2008. Rappelons que les revenus métropolitains comptent pour 38 % des recettes tarifaires du RTL.

► **POSITION DE L'AMT :** *Les revenus métropolitains 2008 découlent d'une hausse des tarifs basée sur l'inflation et non pas sur la structure de coûts des AOT.*

Donc, le RTL considère que l'augmentation de la tarification métropolitaine 2008 qui s'appliquera à tout le territoire du RTL doit être au minimum de 3,0 %.

Conséquemment et en fonction des principes d'arrondissement établis dans le passé, nous préconisons les tarifs suivants des titres de transport métropolitains notamment pour la TRAM 3 en 2008 :

- Tarifs ordinaires : 106,00 $
- Tarifs intermédiaires : 85,00 $
- Tarifs réduits : 63,50 $

► **POSITION DE L'AMT :** *Compte tenu de l'indexation actuelle de l'IPC et de l'IPT, une hausse de 3,0 % nous apparait trop élevée.*

Tel que mentionné dans notre lettre du 25 septembre sur la tarification métropolitaine 2008, le RTL est en désaccord avec une indexation de seulement 1,9 % pour la TRAM 3. Cette hausse reflète l'inflation mais ne couvre pas la hausse du coût du carburant ni l'impact du budget d'exploitation de l'AMT sur celui du RTL. Une augmentation de base d'au minimum 3 % devrait plutôt être appliquée sur tout le territoire du RTL.

► **POSITION DE L'AMT :** *Compte tenu de l'indexation actuelle de l'IPC et de l'IPT, une hausse de 3,0 % nous apparait trop élevée.*

STL

La hausse proposée de 1,79 % de la TRAM 3 apparaît a priori adéquate, puisqu'elle correspond à l'indice des prix à la consommation, lequel s'établissait à 1,7 % en août 2007. Nos réserves portent plutôt sur le cadre budgétaire métropolitain dans lequel s'inscrit cette proposition tarifaire.

► **POSITION DE L'AMT :** *En accord avec la proposition de l'AMT (pour la hausse tarifaire).*

La STL ne peut pas faire abstraction des importantes coupures budgétaires effectuées en 2008 par l'AMT dans les aides versées à la STL (300 000 $) et de l'augmentation de la facturation des trains de banlieue et des équipements métropolitains (475 000 $). Au total, le manque à gagner pour la STL en 2008 s'élèvera à plus de 775 000 $ et ce, sans tenir compte de la hausse de 403 000 $ de la contribution de la Ville de Laval au Fonds d'immobilisations métropolitain.

► **POSITION DE L'AMT :** *La situation décrite par la STL découle directement de l'ouverture des stations de métro à Laval et de la réorganisation du réseau local de la STL qui y est directement associée.*

La diminution de l'aide métropolitaine versée à la STL est directement liée au caractère dorénavant local du service offert au regard des critères d'octroi de cette aide.

Dans un cadre financier neutre – où les charges et les aides métropolitaines évoluent elles-mêmes selon l'inflation – l'alignement des hausses de tarifs sur l'indice des prix à la consommation (IPC) constitue une approche cohérente. Par contre, il est permis de se questionner sur le bien-fondé d'une telle stratégie lorsque les orientations budgétaires de l'AMT entraînent des charges additionnelles aussi importantes pour la Ville de Laval et la STL. Cette façon de faire a pour effet d'exporter les difficultés financières métropolitaines vers le palier local. En effet, ces charges supplémentaires, sans l'apport d'une tarification métropolitaine conséquente, entraîneront inévitablement une augmentation de la contribution municipale de la Ville de Laval ou une hausse importante des tarifs locaux.

Nous vous invitons donc à viser un meilleur équilibre entre la grille tarifaire 2008 et les impacts de votre proposition budgétaire sur la STL et la Ville de Laval.

► **POSITION DE L'AMT :** *La hausse de la facturation des trains de banlieue et des équipements métropolitains est directement liée à l'ouverture des nouveaux équipements sur le territoire de Laval et à leur utilisation par la STL et la clientèle.*

VILLE DE MONTRÉAL/STM

La Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal (STM) entendent appuyer la proposition de grille tarifaire soumise par l'AMT pour l'année 2008. En raison de certains aspects budgétaires qui nous apparaissent problématiques, cet appui n'est toutefois pas définitif pour l'instant.

► **POSITION DE L'AMT :** *En accord avec la proposition de l'AMT.*

Divers énoncés de votre proposition budgétaire nous amènent à nous interroger sur la capacité de l'AMT de rencontrer tous ses engagements budgétaires et de terminer l'année financière 2008 sans déficit. En effet, si la grille tarifaire proposée et les autres sources de financement permettent actuellement à l'AMT d'équilibrer son budget soumis pour consultation, il demeure, tel qu'indiqué dans les documents obtenus, que ses dépenses risquent d'être revues à la hausse en cours d'année 2008.

► **POSITION DE L'AMT :** *L'équilibre budgétaire est une priorité pour l'AMT. L'année 2008 ne fait pas exception.*

Faisant suite à la divulgation des règles définitives de la Politique québécoise du transport collectif, l'AMT envisage de développer plusieurs mesures d'amélioration de services, de telle sorte que « l'actuel budget d'exploitation 2008 pourrait être substantiellement modifié en cours de l'année ».

► **POSITION DE L'AMT :** *Le plan d'amélioration de services a été présenté en octobre au conseil d'administration de l'AMT et soumis au MTQ.*

En l'absence d'information sur la nature et le financement de ces projets, vous comprendrez notre réserve à l'idée d'approuver une grille tarifaire qui, avec leur mise en œuvre en cours d'année, pourrait affecter la situation financière de la STM, ainsi que de la Ville de Montréal.

► **POSITION DE L'AMT :** *La hausse des tarifs pour 2008 est basée sur l'inflation et non sur la structure de coûts des AOT.*

En ce qui concerne les projets d'amélioration des services, la Ville de Montréal a la ferme volonté de réaliser rapidement plusieurs projets importants, dont celui de la voie réservée Pie-IX. Par ailleurs, nous désirons mieux connaître la nature des nouveaux services que vous entendez implanter en cours d'année et qui ne sont pas déjà prévus à votre budget, ainsi que les moyens que vous emploierez pour les financer.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Les mesures d'amélioration de services seraient intégrées dans le budget de l'AMT lorsque les règles et modalités d'application de la PQTC seront finalisées par le MTQ et que l'entente de performance sera signée.*

Sur ce dernier aspect, il est essentiel que la mise en œuvre de ces projets ne se traduise pas en cours d'année par une réduction des aides métropolitaines que l'AMT prévoit verser à la STM, en les plafonnant, par exemple, ou par une demande de contribution municipale additionnelle. Nous invitons l'AMT, à cet égard, à sensibiliser le gouvernement du Québec au besoin d'indexer les sources régionales de financement en vue d'aider, notamment, au financement des nouveaux services proposés par l'AMT.

Compte tenu que la date d'échéance relative à l'approbation ou désapprobation de la grille tarifaire proposée par l'AMT arrive sous peu, il serait opportun de nous expédier un résumé des projets qui seraient développés en cours d'année, y incluant le mode de financement envisagé, afin que les élus montréalais puissent aborder cette question à la séance du 2 octobre 2007 de la Commission du transport de la CMM et qu'ils prennent une décision sur la grille tarifaire en toute connaissance de cause.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *La non-indexation des sources dédiées fait en sorte que les sommes qui pourraient être versées à titre d'aide métropolitaine aux différents organismes de la région ne peuvent pas être indexées. Le plan d'amélioration de services fait état de cette problématique. Le plan d'amélioration de services a été présenté au conseil d'administration de l'AMT du 5 octobre dernier et soumis au MTQ.*

ZONES TARIFAIRES

ORIENTATION GÉNÉRALE POURSUIVIE PAR L'AMT

Le système tarifaire métropolitain est organisé selon huit zones concentriques autour du centre-ville. La configuration de ces zones tarifaires fixe les conditions d'équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu et d'efficience du système tarifaire quant aux recettes perçues. Cette configuration influence aussi le comportement des usagers (évasion tarifaire associée aux phénomènes de glissement) et, par voie de conséquence, l'organisation du système tarifaire (recettes perçues). C'est en fonction de ces principes que sont abordés les commentaires formulés à l'égard des zones tarifaires métropolitaines.

ARRONDISSEMENT SAINT-LAURENT (VILLE DE MONTRÉAL)

Deux tarifs distincts sont appliqués sur le territoire de notre arrondissement (zone 1 pour la gare Montpellier et zone 2 pour les gares Du Ruisseau et Bois-Franc). Nous vous rappelons que par rapport à la Gare Centrale, ces gares sont situées à des distances comparables à celles de Lachine de la ligne Dorion-Rigaud et de LaSalle de la ligne Delson, ces deux gares étant pourtant classées en zone 1.

Nous réitérons notre demande d'inclure les gares Du Ruisseau et Bois-Franc de l'arrondissement de Saint-Laurent dans la zone 1, à partir de l'année 2008.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *En 2001, les gares Bois-Franc et Du Ruisseau sont passées de la zone 1 à la zone 2. Cet ajustement à la structure tarifaire de la ligne Deux-Montagnes visait à améliorer l'équité entre les usagers en ce qui concerne la distance parcourue et le bénéfice reçu ainsi qu'à améliorer le ratio d'autofinancement de la ligne.*
>
> *Par ailleurs, compte tenu de sa localisation géographique, l'arrondissement Saint-Laurent est situé en zone 2, à l'exception d'une petite portion située au sud du boulevard Côte-Vertu. Il est à noter que les utilisateurs de la gare Du Ruisseau proviennent à plus de 88 % de Laval et de ses environs. Mettre un tarif en zone 1 amènerait de plus une pression supplémentaire au stationnement qui est déjà à pleine capacité.*

CIT DU HAUT-SAINT-LAURENT

Cette année, le CIT du Haut-Saint-Laurent demande que soit mise en place une modification de la structure tarifaire sur le territoire des Sociétés (STM, RTL et STL) afin de respecter la règle de distance parcourue déjà appliquée dans les autres AOT.

► **POSITION DE L'AMT :** *La structure tarifaire métropolitaine en zones 1, 2 et 3 s'arrime au cadre d'intégration tarifaire qui existait lors de l'élargissement aux territoires des couronnes nord et sud en 1998. Cette structure a toutefois été progressivement bonifiée afin de mieux y intégrer le réseau de trains de banlieue et distinguer dorénavant les zones tarifaires sur le territoire de l'île de Montréal. Le comité tarifaire métropolitain poursuivra ses efforts d'optimisation des zones tarifaires de cette portion du territoire.*

CIT LE RICHELAIN / CIT ROUSSILLON

Des démarches ont été entreprises auprès de l'AMT, conjointement par le CIT Le Richelain et le CIT Roussillon, concernant la modification du zonage attribué par l'AMT. La demande de chacun des CIT concerne la modification de la zone 5 en zone 4.

Nous désirons vous rappeler que nous sommes en attente de la décision de l'AMT dans ce dossier, depuis mars 2007. Nous espérons que la décision de l'AMT sera favorable à notre demande et que cette dernière sera représentée dans la Grille tarifaire 2008 et le Budget d'exploitation 2008 de l'AMT.

► **POSITION DE L'AMT :** *Le territoire de La Prairie, situé en zone 4, sert de zone tampon (essentiellement en raison de la présence du stationnement incitatif La Prairie) entre le territoire de Brossard, situé en zone 5, et celui des CIT Le Richelain et Roussillon, situés en zone 5. Au regard des principes du système tarifaire métropolitain, l'ajustement à la tarification de ce secteur serait plutôt d'éliminer cette zone tampon en intégrant l'ensemble du territoire de La Prairie à la zone 5. Par ailleurs, la distance moyenne des déplacements effectués par les acheteurs de titres mensuels TRAM des CIT Le Richelain et Roussillon est de l'ordre de 25 km et se situe ainsi dans la moyenne de la distance parcourue par l'ensemble des usagers de la zone 5.*

CIT PRESQU'ÎLE

Le CIT de la Presqu'Île demande à l'AMT d'accepter à bord des trains tous ses titres locaux pour les usagers embarquant aux gares de Hudson, Vaudreuil, Dorion, Terrasse-Vaudreuil/Pincourt et de l'Île-Perrot et qui débarquent uniquement à la gare de Sainte-Anne-de-Bellevue afin de permettre aux usagers du CIT de se rendre au terminus de la STM, au Collège John Abbott et au centre-ville de Sainte-Anne-de-Bellevue.

POSITION DE L'AMT : *En pratique, la demande du CIT fait référence à une tarification interzonale pour le réseau de trains de banlieue. La direction de l'AMT est en accord avec un tel ensemble de produits tarifaires qui permettrait d'améliorer la gamme tarifaire métropolitaine. L'insertion de ces produits, qui concerne une très faible part de la clientèle, pourra être analysée après l'implantation du système de carte à puce.*

CIT DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

Encore cette année nous réitérons que soit mise en place une modification de la structure tarifaire sur le territoire des Sociétés (STM, RTL et STL) afin de respecter la règle de distance parcourue déjà appliquée dans les autres AOT.

► **POSITION DE L'AMT :** *La structure tarifaire métropolitaine en zones 1, 2 et 3 s'arrime au cadre d'intégration tarifaire qui existait lors de l'élargissement aux territoires des couronnes nord et sud en 1998. Cette structure a toutefois été progressivement bonifiée afin de mieux y intégrer le réseau de trains de banlieue et distinguer dorénavant les zones tarifaires sur le territoire de l'île de Montréal. Le comité tarifaire métropolitain poursuivra ses efforts d'optimisation des zones tarifaires de cette portion du territoire.*

MRC LES MOULINS

La MRC Les Moulins demande à l'AMT de considérer la totalité de son territoire en zone tarifaire 5.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Compte tenu de la dimension importante du CIT et de la présence de l'autoroute 640 comme frontière physique, la configuration des zones dans ce secteur demeure optimale et équitable pour les usagers.*

RTL

Nous réitérons notre position concernant la tarification des résidants de Saint-Bruno-de-Montarville. Le RTL a procédé, en 2005, à l'harmonisation de la tarification locale faite sur l'ensemble du territoire de l'agglomération de Longueuil. Dans le cadre du projet carte à puce prévu en 2008, le RTL désire appliquer une tarification uniforme sur tout son territoire et ainsi faciliter le contrôle de la perception et la gestion des équipements qui contrôleront, par défaut, le titre métropolitain TRAM 3.

Pour cette raison, le RTL considère qu'il serait plus approprié qu'une tarification uniforme soit appliquée sur l'ensemble de son territoire. En conséquence, le RTL demande l'application du titre TRAM 3 pour les déplacements métropolitains de son territoire.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *La requête du RTL consiste à adopter un principe de tarification uniforme au niveau municipal et de tarification zonale au niveau métropolitain. Compte tenu de la dimension importante du territoire de l'agglomération de Longueuil, le transfert de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville est à l'encontre des objectifs poursuivis qui sont d'assurer une équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu et de maintenir l'efficience du système tarifaire quant aux recettes perçues. Les critères d'agrément du système carte à puce incluent la distinction des zones tarifaires métropolitaines.*

En 2007, l'AMT a mené un vaste exercice d'analyse et de consultation auprès de l'ensemble des CIT qui a permis de répertorier les incompatibilités zonales à corriger, d'élaborer des scénarios d'ajustement et d'identifier, avec les CIT impliqués, la solution à privilégier. Cette analyse a permis aux villes de Léry et de Mercier de transférer de la zone métropolitaine 6 à la zone métropolitaine 5.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Les ajustements apportés à ces zones tarifaires métropolitaines demeurent négligeables (en quantité de passagers impliqués). De plus, ils respectent les conditions métropolitaines puisqu'il s'agit de cas où la zone urbanisée du territoire implique chevauche la limite de deux zones tarifaires.*

Le RTL réitère sa position de transférer la zone métropolitaine 5 appliquée à la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville en zone métropolitaine 3 telle qu'appliquée sur le reste du territoire de l'agglomération de Longueuil. Puisque cette zone tarifaire métropolitaine constitue une incompatibilité zonale, il y aurait lieu d'apporter les ajustements afin de compléter l'arrimage des zones tarifaires locales et métropolitaines en prévision de la mise en place du nouveau système automatisé de vente des titres et de perception des recettes avec la carte à puce.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *La configuration des zones tarifaires locale et métropolitaine de ce secteur n'est pas incompatible avec le système carte à puce.*

VILLE DE LONGUEUIL

En 2002, le gouvernement du Québec a décrété pour une période de 3 ans, une réduction du tarif aux 700 détenteurs d'une carte mensuelle TRAM de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville en ramenant l'équivalent d'un titre de transport de zone 3, tout en maintenant Saint-Bruno dans le groupe tarifaire de zone 5. En 2005, le décret fut renouvelé pour 3 ans mais avec une clause de décélération qui réduisait la diminution du coût du titre de transport entre la zone 5 à la zone de 3 de 100 % pour l'année 2005, de 66,7 % pour l'année 2006 et de 33,3 % en 2007. Ce décret vient donc à expiration le 31 décembre 2007. Alors pourquoi les villes de Léry et de Mercier ont pu obtenir cette année un transfert de la zone 6 à la zone 5 et pas la ville de Saint-Bruno-de-Montarville ? Saint-Bruno est actuellement dans la zone 5 (et non 3 comme les deux autres gares dans l'agglomération de Longueuil) même si elle est à l'intérieur d'un rayon de 20 km du centre et fait partie intégrante de l'agglomération de Longueuil. Même Boucherville est une ville plus éloignée du centre-ville de Montréal que Saint-Bruno-de-Montarville peut l'être. Or ces villes ont toutes un niveau de tarif de la carte TRAM inférieur à Saint-Bruno.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *La requête du RTL consiste à adopter un principe de tarification uniforme au niveau municipal et de tarification zonale au niveau métropolitain. Compte tenu de la dimension importante du territoire de l'agglomération de Longueuil, le transfert de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville est à l'encontre des objectifs poursuivis qui sont d'assurer une équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu et de maintenir l'efficience du système tarifaire quant aux recettes perçues.*

Ainsi, la Ville de Longueuil demande à l'AMT d'accélérer la mise en place d'un système intelligent qui permettrait à un utilisateur de payer uniquement la portion du trajet qu'il effectue véritablement sur un circuit donné du réseau de trains de banlieue.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Cette requête fait référence à un mécanisme de tarification interzonale pour le réseau de trains de banlieue. La direction de l'AMT est en accord avec un tel ensemble de produits tarifaires qui permettrait d'améliorer la gamme tarifaire métropolitaine. L'insertion de ces produits, qui concerne une très faible part de la clientèle, pourra être analysée après l'implantation du système carte à puce.*

VILLE DE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE

Dans la logique des interventions antérieures des autorités de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville auprès des élus mesdames Louise Beaudoin et Diane Legault et de monsieur Richard Merlini, députés provinciaux, et de la Société de transport de la Rive-Sud, nous réclamons que les citoyens de notre ville aient pleinement accès à la tarification fixée à toutes les autres villes membres de l'Agglomération de Longueuil.

Vous trouverez à cet effet ma lettre adressée le 6 septembre dernier à l'actuel député de Chambly et qui fait état de notre demande. Nous lui demandions d'intervenir afin que les questions d'équité vis-à-vis nos citoyens soient prises en compte et ce dès cette année. Nous avons la prétention que la situation présente est tout à fait inéquitable et demandons correction. Nous avons également la certitude que la pénalité tarifaire qui est imposée à nos citoyens est contreproductive puisqu'elle va à l'encontre de la politique que le gouvernement du Québec a annoncée en 2006 dans son plan visant à accroître l'achalandage de huit pourcent par année au cours des cinq prochaines années.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *La requête de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville consiste à adopter un principe de tarification uniforme au niveau municipal et de tarification zonale au niveau métropolitain. Compte tenu de la dimension importante du territoire de l'agglomération de Longueuil, le transfert de la Ville de Saint-Bruno-de-Montarville est à l'encontre des objectifs poursuivis qui sont d'assurer une équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu et de maintenir l'efficience du système tarifaire quant aux recettes perçues.*

INDEXATION DES SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES

VILLE DE LONGUEUIL

Le premier commentaire sur les revenus concerne les droits d'immatriculation. Pourquoi les droits d'immatriculation de 30 $ n'ont toujours pas été indexés depuis 1996 malgré les besoins croissants en transport collectif ? Il nous semble crucial à l'ère des efforts de tous à faire envers les changements climatiques que les automobilistes doivent également augmenter constamment leurs efforts en plus de payer les coûts réels dommageables à l'environnement et ce, dans une perspective qui vise à encourager davantage l'usage des transports collectifs. Pourquoi également la taxe de 1,5 ¢ sur l'essence n'a pas été indexée depuis 12 ans malgré les coûts toujours croissants d'exploitation des AOT et les besoins en mobilité des personnes vieillissantes qui augmentent de façon exponentielle ?

► **POSITION DE L'AMT :** *L'AMT est en accord avec cet énoncé. La non-indexation des sources dédiées fait en sorte que les sommes qui pourraient être versées à titre d'aide métropolitaine aux différents organismes de la région ne peuvent pas être indexées. Le plan d'amélioration de services fait état de cette problématique. Le plan d'amélioration de services a été présenté au conseil d'administration de l'AMT du 5 octobre dernier et soumis au MTQ.*

AIDE MÉTROPOLITAINE

ASSOCIATION DES CIT

Nous sommes satisfaits de voir que l'aide rabattement au train soit complétée et atteigne cette année sa vitesse de croisière.

► **POSITION DE L'AMT :** *En accord avec la recommandation de l'AMT.*

Pour ce qui est de l'aide aux passagers réseaux nous rappelons que les passagers autobus CIT/MIT/CRT sont très majoritairement des passagers métropolitains. De ce fait, nous demandons que l'aide aux passagers réseaux s'applique à tous les usagers autobus qui, soit utilisent plus d'un réseau, soit se déplacent sur des axes métropolitains, même s'ils ne se déplacent pas sur des voies réservées, ce dernier critère constituant un facteur doublement pénalisant pour les usagers et les organismes qui n'en bénéficient pas.

► **POSITION DE L'AMT :** *L'AMT analysera diverses méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine dans les années futures, et ce, à partir de l'année 2009. Ces nouvelles mesures pourraient être assujetties à des normes de performance et de qualité de service. La proposition de l'ACIT concernant la notion des déplacements métropolitains sera évaluée dans le cadre de cet examen.*

CIT DU HAUT-SAINT-LAURENT

Nous sommes déçus de voir que l'analyse d'une nouvelle méthode de calcul du versement de l'aide métropolitaine axée sur des normes de performance et de la qualité des services ne sera pas réalisée cette année.

► **POSITION DE L'AMT :** *Au cours de l'année 2008, l'AMT finalisera les analyses portant sur les diverses méthodes de calcul pour les mettre en application à partir de 2009.*

CIT DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

Nous sommes déçus de voir que l'analyse d'une nouvelle méthode de calcul du versement de l'aide métropolitaine axée sur des normes de performance et de la qualité des services ne sera réalisée cette année.

► **POSITION DE L'AMT :** *Au cours de l'année 2008, l'AMT finalisera les analyses portant sur les diverses méthodes de calcul pour les mettre en application à partir de 2009.*

CMM

La CMM demande à l'AMT d'augmenter pour un montant de 295 000 $ (croissance de 1,5 % des aides métropolitaines au budget 2007) les aides métropolitaines aux autorités organisatrices de transport à même le budget 2008.

► **POSITION DE L'AMT :** *En 2008, les subventions versées aux organismes de transport totalisent 68,8 M$, soit 0,8 % de plus que le budget 2007 approuvé et 1,5 % de plus que la prévision 2007.*

RTL

Dans le projet budgétaire de l'AMT pour 2008, seule l'aide métropolitaine autobus est gelée au niveau de 2006. Fait à noter, le plafond prévu dans le budget 2006 de l'AMT pour le RTL était de 3 169 000 $ et non de 2 896 000 $ tel que spécifié dans le budget 2008. Le RTL s'oppose fermement à cette mesure qui est à l'encontre du développement tel que prôné par le gouvernement du Québec et qui est très subjective par rapport à l'ensemble des aides métropolitaines. La nouvelle politique québécoise du transport collectif n'élimine aucunement les sources de financement dédiées. Par exemple, toutes les sociétés situées à l'extérieur du territoire de l'AMT continuent de bénéficier du 30 $ du droit sur l'immatriculation et ne sont pas plafonnées au montant 2006.

► **POSITION DE L'AMT :** *Le plafond 2008 a été établi à partir du versement de l'aide réelle de 2006. La PQTC contribue à soutenir financièrement, à partir de 2007, l'accroissement de l'offre de service des AOT.*

De plus, le RTL ne peut être en accord avec la proposition de l'AMT d'augmenter de 75 % à 100 % le pourcentage d'aide au réseau dont les autobus se rabattent aux trains de banlieue. Selon le RTL, l'AMT ne dispose pas actuellement des ressources nécessaires lui permettant d'augmenter cette aide. D'ailleurs, il demeure inconcevable de plafonner des aides existantes ou d'augmenter la facturation des équipements métropolitains pour financer de nouvelles aides.

En effet, en faisant passer de 15 % à 25 % le taux de facturation des équipements métropolitains, le RTL assume à 100 % l'augmentation de 296 000 $ en 2008 du coût total de cette aide autobus au rabattement aux trains de 785 000 $.

Le RTL s'interroge toujours sur la légalité de cette aide qui s'applique à un réseau d'autobus qui ne fait pas partie du réseau métropolitain par autobus ce qui, à notre avis, n'est pas conforme aux dispositions de l'article 45 de la loi de l'AMT.

► **POSITION DE L'AMT :** *L'aide au rabattement représente une aide métropolitaine versée par l'AMT aux organismes de transport au regard de leur apport au réseau de transport métropolitain.*

Tel que mentionné dans le budget 2007, l'AMT souligne encore le fait qu'elle désire examiner, en 2008, de nouvelles méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine. Ces nouvelles mesures pourraient être assujetties à des normes de performance et de qualité de service. Bien que le RTL ne s'y oppose pas d'emblée, il tient à souligner qu'il est d'abord de la responsabilité du RTL de s'assurer de la performance de son réseau et de la qualité du service qu'il livre aux citoyens de son territoire. Dans ce contexte, il demeure primordial pour le RTL de participer à l'élaboration des nouvelles méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine.

► **POSITION DE L'AMT :** *Les AOT seront invitées à participer aux travaux du comité mis en place pour analyser les diverses méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine dans les années futures, et ce, à partir de l'année 2009.*

VILLE DE MONTRÉAL

Le budget 2008 annonce l'intention de l'AMT de procéder à une révision des modalités de distribution des aides métropolitaines en incorporant des normes de performance. À notre avis, cette question devrait être réglée dans le cadre des négociations qui s'amorceront à la CMM sur la gouvernance et le financement métropolitain du transport en commun. Modifier les aides métropolitaines indépendamment des changements à apporter aux modalités de financement du déficit du métro et des trains de banlieue risque de produire un environnement contre-productif pour le développement du transport en commun.

► **POSITION DE L'AMT :** *Les AOT seront invitées à participer aux travaux du comité mis en place pour analyser les diverses méthodes de calcul pour le versement de l'aide métropolitaine dans les années futures, et ce, à partir de l'année 2009.*

AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET INTERMÉDIAIRE

RTL

Le RTL appuie favorablement l'augmentation de 8 à 8,3 M$ du plafond pour l'aide aux tarifs réduit et intermédiaire qui permettra aux AOT de recevoir pleine compensation.

► **POSITION DE L'AMT :** *En accord avec la proposition de l'AMT.*

AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE

RTL

Bien que cette aide devait compenser le manque à gagner des AOT dû à l'intégration tarifaire, la proposition de l'AMT cherchait plutôt à rétablir un certain équilibre dans le partage des recettes tarifaires métropolitaines. Dans ce cas, il s'agit plutôt d'une mesure compensatoire visant à s'assurer que toutes les AOT n'assument pas plus de 25 % du rabais dû à l'intégration tarifaire.

Le RTL a accueilli positivement le versement d'une nouvelle aide afin de compenser les pertes de revenus des AOT dans le cadre de l'intégration tarifaire dans la région de Montréal. Toutefois, la méthode de calcul comporte certaines anomalies qui défavorisent certaines AOT faisant plus de kilométrage sur leur territoire au profit d'autres AOT qui font moins de kilométrage. L'augmentation du pourcentage à 100 % du montant d'aide en 2008 ne fait qu'accentuer la disproportion du manque à gagner versus les aides versées. Avec un manque à gagner de l'ordre de 4,9 M$, le RTL recevra un maigre 139 K$ en 2008, soit moins de 3 % qu'au moment où la portion du RTL devrait correspondre à 20 % du manque à gagner régional.

► **POSITION DE L'AMT :** *Tel que le précise le RTL, l'aide à l'intégration tarifaire a pour objectif d'assurer qu'aucune n'ait à assumer un rabais dû à l'intégration tarifaire supérieur à celui offert aux voyageurs. La méthode de calcul utilisée a été élaborée pour répondre à cet objectif.*

Afin de compenser le manque à gagner dû à l'intégration tarifaire et de répondre à une demande traditionnelle du RTL et de plusieurs autres AOT, le RTL demande à l'AMT de verser le montant disponible de 4,6 M$ en 2008 au prorata du manque à gagner de chacune des AOT.

► **POSITION DE L'AMT :** *Tel que mentionné par le RTL, la méthode proposée répond à un objectif différent de celui retenu par l'AMT. Cette méthode alternative ne permet pas d'assurer qu'aucun organisme n'ait à assumer un rabais dû à l'intégration tarifaire supérieur à celui offert aux voyageurs.*

FINANCEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO

VILLE DE MONTRÉAL

Par ailleurs, nous vous signalons que l'entente de principe qui est intervenue entre le conseil de la CMM et le gouvernement du Québec concernant le partage du déficit du métro de la STM reconnait que le déficit annuel moyen du métro à partager est de 39,1 M$ et non de 31,0 M$, comme le stipule le document de consultation à la page 23. De même, la contribution des municipalités à verser à la STM n'est pas de 7,6 M$ annuellement, mais devrait être de 5,3 M$ en 2008 et augmenter progressivement jusqu'à 9,3 M$ en 2011.

▶ **POSITION DE L'AMT** : *D'accord, le texte est précise et la contribution moyenne des municipalités est remplacée par une contribution progressive, selon les termes de l'entente.*

RTL

Une entente de principe a été conclue en 2007 entre le conseil de la CMM et le gouvernement du Québec concernant les règles de partage du déficit « métropolisable » du métro pour la période 2007-2011. Par contre, les tableaux 11 et 12 de la page 23 ne reflètent pas correctement les déboursés qui seront effectués par l'ensemble des AOT. Les nouvelles contributions des AOT sont spécifiées dans l'annexe 2 intitulée «Impacts financiers du scénario proposé – Montant annuel 2007-2011».

▶ **POSITION DE L'AMT** : *D'accord, le texte est précise et la contribution moyenne des municipalités est remplacée par une contribution progressive, selon les termes de l'entente.*

RISTOURNE – TRAINS DE BANLIEUE

CIT DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

Le CIT est déçu du retrait de la ristourne suite à la permanence de la ligne, puisque l'aménagement est toujours absent des gares qui ont un statut permanent.

▶ **POSITION DE L'AMT** : *L'AMT considère permanent le service de trains depuis le 1er juillet 2007 compte tenu de l'atteinte des objectifs pour les indicateurs de performance.*

REVENUS – TRAINS DE BANLIEUE

RTL

Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Le RTL considère réaliste la prévision d'augmentation de l'achalandage de 3,5 % pour 2008. En effet, l'aménagement permanent de la gare à Saint-Hubert ainsi que la venue d'une voie réservée sur le chemin de Chambly seront des atouts pour augmenter l'achalandage de cette ligne.

▶ **POSITION DE L'AMT** : *En accord avec la proposition de l'AMT.*

De plus, le RTL est d'avis que le fonds d'exploitation de l'AMT ne devrait pas payer pour les coûts de location des locomotives qui augmentent les coûts d'exploitation et donc la contribution municipale aux trains de banlieue. Cette situation est inéquitable comparativement aux autres lignes de train dont les coûts d'acquisition ou de rénovation de locomotives sont assumés à même le fonds d'immobilisations de l'AMT.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Selon les normes comptables généralement reconnues au Canada, le coût de location d'un bien doit être considéré comme une dépense d'exploitation contrairement à une dépense d'immobilisations lors de l'acquisition d'un bien. Par conséquent, 40 % du coût de location des locomotives sur la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire sont facturés aux villes desservies.*

Le RTL est d'avis que la ristourne versée aux municipalités desservies doit demeurer tant et aussi longtemps que la gare de Saint-Hubert ne sera pas officiellement permanente. L'élimination de cette ristourne vient augmenter d'autant la contribution du RTL de 335 000 $ sur une augmentation totale de 383 000 $.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Les objectifs établis pour les indicateurs étant atteints, l'AMT considère permanent le service de trains de la ligne depuis juillet 2007.*

VILLE DE LONGUEUIL

L'implantation des trains de banlieue a été accordée par les AOT en 1996 à condition d'utiliser le minimum requis soit les rails existants, des trains usagés et que ces investissements dans ce réseau ne se fassent pas au détriment du réseau de métro ou des autobus existants. L'AMT a réitéré dernièrement, et ce, malgré les avis contraires, d'investir massivement dans ce réseau. Dans ce contexte, nous sommes en total désaccord quant à l'augmentation de la contribution au déficit de la ligne de train Montréal/Mont-Saint-Hilaire de 18 % ce qui représente pour cette année un manque à gagner de 383 000 $ au budget du RTL.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Les objectifs établis pour les indicateurs étant atteints, l'AMT considère permanent le service de trains de la ligne depuis juillet 2007.*

CONTRIBUTION AUX TRAINS DE BANLIEUE

STL

Ligne Montréal/Saint-Jérôme

En 2008, la hausse de la contribution de la Ville de Laval aux trains de banlieue est principalement attribuable à la ligne St-Jérôme/Montréal. Pourtant, le prolongement vers St-Jérôme, principale cause de cette hausse de coûts, devrait être admissible au Fonds vert. L'AMT devrait donc inclure dans sa prévision budgétaire la redistribution des recettes du Fonds vert et réduire d'autant les contributions municipales pour la ligne St-Jérôme/Montréal.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Lorsque la signature d'ententes de performance avec le MTQ sera effectuée, l'actuel budget d'exploitation pourrait être modifié au cours de l'année.*

La diminution des coûts associés à la 935 constitue un autre facteur qui devrait contribuer à la réduction des contributions municipales à cette ligne de train de banlieue. En effet, avec la possibilité de correspondance à la station de métro Concorde, l'arrivée du métro à Laval réduit significativement l'achalandage et l'utilité du circuit 935.

Selon la STL, il y aurait lieu de se questionner sur la pertinence de maintenir un tel service puisque les utilisateurs qui se destinent au centre-ville de Montréal bénéficient maintenant d'un accès direct via la ligne 2 du métro.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Le niveau de service de la navette 935 est revu périodiquement pour tenir compte de l'arrivée du métro à Laval.*

Ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire

Dans la proposition budgétaire, l'AMT mentionne, sans préciser le montant, qu'une dépense a été prévue en lien avec un litige qui l'oppose au CN. Ce montant, non spécifié, est prévu aux dépenses générales. Il est surprenant qu'un tel montant soit budgété par l'AMT avant même que le litige soit réglé. La STL est d'avis que le montant devrait plutôt être attribué spécifiquement à la ligne de train qui est à l'origine de ce litige et ce, seulement dans l'éventualité où l'AMT n'aurait pas gain de cause.

► **POSITION DE L'AMT :** *Le montant budgété concernant le litige entre l'AMT et le CN est prévu dans le budget d'exploitation de la ligne Montréal/Mont-Saint-Hilaire et non dans les dépenses générales.*

PARTAGE DES RECETTES MÉTROPOLITAINES

CIT DU HAUT-SAINT-LAURENT

La méthode utilisée pour le partage des recettes métropolitaines est d'application complexe et, de façon globale, beaucoup moins avantageuse pour le CITHSL.

► **POSITION DE L'AMT :** *La Loi sur l'AMT stipule que les recettes tarifaires métropolitaines sont réparties en proportion de l'utilisation des réseaux. En accord avec la recommandation du comité tarifaire métropolitain, l'AMT utilise les notions de passagers et passagers-kilomètres comme mesure d'utilisation des réseaux. La méthode de partage des recettes élaborée par l'AMT représente une application stricte et transparente de ces règles. La complexité relative de la méthode relève quant à elle de la diversité des réseaux (15), des modes (3), des zones (8), des catégories tarifaires (3), des points de vente (500).*

CIT DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

La méthode utilisée pour le partage des recettes métropolitaines est d'application complexe et, de façon globale, beaucoup moins avantageuse pour le CITVR.

► **POSITION DE L'AMT :** *La Loi sur l'AMT stipule que les recettes tarifaires métropolitaines sont réparties en proportion de l'utilisation des réseaux. En accord avec la recommandation du comité tarifaire métropolitain, l'AMT utilise les notions de passagers et passagers-kilomètres comme mesure d'utilisation des réseaux. La méthode de partage des recettes élaborée par l'AMT représente une application stricte et transparente de ces règles. La complexité relative de la méthode relève quant à elle de la diversité des réseaux (15), des modes (3), des zones (8), des catégories tarifaires (3), des points de vente (500).*

STL

Le document budgétaire présenté par l'AMT mentionne que les évaluations de recettes métropolitaines et d'aides pour 2008 tiennent compte de la présence des trois stations de métro à Laval. Toutefois, selon les discussions en cours avec le comité technique, les hypothèses finales, tant au niveau de l'impact sur l'achalandage TRAM à Laval que sur les distances parcourues sur le réseau de la STL, ne sont pas encore arrêtées.

Les titres TRAM comptent pour près de 50 % de l'achalandage de la STL. L'équilibre budgétaire de notre société est donc fortement dépendant des sommes obtenues à travers le partage des recettes et provenant de l'aide à l'intégration tarifaire. La STL comprend donc que les montants avancés dans le document budgétaire de l'AMT pour 2008 constituent des montants qui pourront être révisés à la hausse, à la lumière des analyses finales.

► **POSITION DE L'AMT :** *L'AMT est en accord avec le fait que les prévisions budgétaires 2007 et 2008 seront raffinées en fonction de l'amélioration de données sur l'impact du prolongement du métro à Laval sur les voyageurs.*

SURPLUS BUDGÉTAIRE

CMM

La CMM recommande que les surplus d'exploitation soient redistribués aux autorités organisatrices de transport (AOT) plutôt que versés au Fonds d'immobilisations et que l'AMT élabore et rende publics en 2008 une politique concertée et des critères de répartition des surplus/déficits entre les AOT applicables au cours des prochaines années.

► **POSITION DE L'AMT** : *Conformément à l'article 63 de la Loi sur l'AMT, l'AMT peut verser en tout ou en partie le surplus d'exploitation d'un exercice au Fonds d'immobilisations avec l'autorisation du MTQ.*

ACHALANDAGE

STL

Encore en 2008, l'AMT émet l'hypothèse budgétaire que la croissance de l'achalandage zone 3 sera nulle. Année après année, cette hypothèse budgétaire trop conservatrice s'est avérée fausse. Cette façon de faire entraîne une sous-estimation des aides à verser aux AOT et la fixation de plafonds trop bas, en particulier pour ce qui est de l'aide à l'intégration tarifaire.

► **POSITION DE L'AMT** : *L'AMT prône une approche conservatrice pour l'établissement des revenus.*

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

CIT DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

Nous ne sommes pas informés des visions de l'AMT concernant le prolongement du RTMA, notamment dans le corridor de la route 116 ainsi que les implications de l'ajout de cet axe aux services métropolitains.

► **POSITION DE L'AMT** : *Dans le PTI 2008-2009-2010, au projet RTMA – Mesures préférentielles, un montant est prévu pour le prolongement des voies réservées le long de la route 116.*

TRANSPORT ADAPTÉ

RTL

Le RTL est favorable à l'augmentation de 0,2 M$ de l'enveloppe dédiée aux déplacements métropolitains du transport adapté. L'augmentation du nombre d'usagers admis ainsi que des déplacements effectués continue, année après année, à augmenter la pression financière sur les AOT. Le RTL aurait souhaité connaître la portion qui lui est attribuable puisque, actuellement, l'AMT ne réussit pas à rembourser l'ensemble des demandes de déplacements métropolitains en raison du montant plafonné imposé au RTL.

► **POSITION DE L'AMT** : *En accord avec la proposition de l'AMT, la version finale du budget comprend une répartition par organisme de transport adapté (OTA).*

EXPRESS MÉTROPOLITAINS

RTL

Le RTL est très favorable au maintien des titres locaux du RTL sur l'Express Chevrier. La tarification sur l'express est conforme au système tarifaire métropolitain qui est basé sur une tarification multi-réseaux. D'ailleurs, ce changement de tarification en 2006 continue en 2007 de présenter un impact favorable direct sur la croissance de l'achalandage.

Par contre, l'augmentation des coûts d'exploitation aura un impact direct de 102 000 $ sur la contribution du RTL en 2008.

► **POSITION DE L'AMT :** *En accord avec la proposition de l'AMT.*

STL

Comment justifier l'élimination de l'Express le Carrefour et le maintien de ces deux lignes de trains de banlieue ? Les critères d'efficacité retenus pour justifier le maintien des dessertes financées par l'AMT devraient être les mêmes, quel que soit le mode de transport.

► **POSITION DE L'AMT :** *Les objectifs établis pour les indicateurs de performance de l'Express Le Carrefour ne sont plus atteints depuis l'arrivée du métro à Laval.*

FACTURATION DES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

ASSOCIATION DES CIT

Du point de vue de l'ACIT, il est urgent d'accroître les facilités terminus au centre-ville au bénéfice notamment des CIT dont les services s'y destinent, ce qui reste à venir.

Pour ce qui concerne la facturation des équipements métropolitains, nous demandons que l'augmentation de 5 % soit maintenue pour 2008, ce qui porterait la facturation AOT à 20 %, en considérant que pour 2009 une dernière augmentation de 5 % s'appliquerait, eu égard au plafond déjà connu de 25 % de participation AOT à l'utilisation de ces équipements.

► **POSITION DE L'AMT :** *Des mesures sont inscrites au PTI 2008-2009-2010 afin d'accroître les facilités du terminus Centre-ville. La facturation des équipements métropolitains vise une utilisation rationnelle des équipements des AOT et à financer le maintien en bon état des équipements. La facturation permet également à l'AMT d'équilibrer son budget tel que prévu dans sa loi.*

CIT LE RICHELAIN / CIT ROUSSILLON / CIT CHAMBLY-RICHELIEU-CARIGNAN

Lors de l'étude du budget d'exploitation 2008, nous constatons une hausse importante des coûts des équipements métropolitains. En effet, en 2007, le taux de facturation était de 15 % tandis que le taux proposé pour 2008 est de 25 %. Cette augmentation de facturation, de l'ordre de 67 %, nous semble disproportionnée lorsque comparée à ce qui nous avait déjà été mentionné. Bien que cette hausse provienne principalement de l'ouverture de nouveaux équipements, nous considérons que le montant que cela représente est très coûteux.

► **POSITION DE L'AMT :** *La facturation des équipements métropolitains vise une utilisation rationnelle des équipements des AOT et à financer le maintien en bon état des équipements. La facturation permet également à l'AMT d'équilibrer son budget tel que prévu dans sa loi.*

CIT DU HAUT-SAINT-LAURENT / CIT DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

Nous ne sommes pas en accord avec le paiement d'une portion des frais de la billetterie métropolitaine située au Terminus Centre-ville, puisque nous n'avons jamais donné notre aval à ce projet et que nos titres n'y sont pas vendus.

► **POSITION DE L'AMT :** *Les billetteries métropolitaines joueront un rôle central comme centres de service dans le déploiement de la carte à puce.*

CMM

La CMM recommande de réduire pour un montant de 677 000 $ le taux de facturation des équipements métropolitains (baisse de 5 % par rapport au projet de budget 2008), sans réduire les aides métropolitaines.

L'augmentation annuelle de la facturation des équipements métropolitains ne devrait pas excéder 5 % et le taux maximum visé, à moyen terme, ne devrait pas excéder 25 %.

► **POSITION DE L'AMT :** *La facturation des équipements métropolitains vise une utilisation rationnelle des équipements des AOT et à financer le maintien en bon état des équipements. La facturation permet également à l'AMT d'équilibrer son budget tel que prévu dans sa loi.*

RTL

Rappelons qu'au moment de la création de l'AMT, la facturation de l'utilisation des équipements métropolitains ne devait constituer qu'une mesure d'exception. Soulignons que selon l'information transmise par les autorités gouvernementales au moment de la création de l'AMT, cette disposition n'était pas prévue être utilisée ou utilisée que très exceptionnellement en cas de force majeure. Les sources de financement métropolitaines (droit d'immatriculation 30 $ et taxe sur l'essence 1,5 ¢) étant réputées suffisantes. Les hausses de taux de facturation ont directement pour effet d'alourdir significativement le fardeau financier des sociétés au-delà de l'inflation. En effet, le coût de fonctionnement des équipements métropolitains augmente déjà en fonction de l'inflation. Ainsi, en plus de l'inflation, augmenter de 15 % à 25 % le taux de facturation des équipements métropolitains représente une hausse de 547 000 $ pour le RTL, soit une augmentation de 90 %. Bien qu'il aurait souhaité que la facturation de l'utilisation des équipements métropolitains ne soit jamais exercée, le RTL avait accepté la décision de l'AMT de maintenir la contribution à 5 % en 2005 pour les AOT. Toutefois, le RTL est en total désaccord avec la proposition budgétaire de l'AMT d'augmenter cette contribution à 25 % pour l'année 2008, suite à l'augmentation à 10 % en 2006 et à 15 % en 2007.

► **POSITION DE L'AMT :** *La facturation des équipements métropolitains vise une utilisation rationnelle des équipements des AOT et à financer le maintien en bon état des équipements. La facturation permet également à l'AMT d'équilibrer son budget tel que prévu dans sa loi.*

STL

Depuis son implantation en 2002, le taux de facturation des équipements métropolitains a varié, de façon importante, à la hausse et à la baisse. En 2007, ce taux est de 15 % alors qu'il passe sans justification à 25 % en 2008. Pour la STL, cette augmentation de 10 % du taux de facturation représente une facture additionnelle de 257 600 $. Il serait souhaitable que la détermination du taux de facturation qui, de toute évidence, a des conséquences significatives sur les dépenses d'opérations de la STL, soit faite sur une base plus prévisible.

► **POSITION DE L'AMT :** *La facturation des équipements métropolitains vise une utilisation rationnelle des équipements des AOT et à financer le maintien en bon état des équipements. La facturation permet également à l'AMT d'équilibrer son budget tel que prévu dans sa loi.*

TRAM POSTALE

CIT DU HAUT-SAINT-LAURENT / CIT DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

Nous ne sommes pas en accord avec le maintien de la promotion pour l'abonnement à la carte TRAM par la poste qui a des répercussions négatives sur les agences situées sur notre territoire.

► ***POSITION DE L'AMT :*** *En septembre 2007, un total de 500 usagers sont abonnés à la TRAM postale. Comme l'abonnement par la poste répond toujours au besoin de la clientèle en leur évitant la file d'attente à la billetterie, ce programme se poursuivra en 2008.*

STL

Le texte de la proposition budgétaire de l'AMT pour 2008 dit clairement que les usagers de la TRAM postale ont majoritairement transféré vers la TRAM annuelle, un programme plus avantageux. Avec seulement 500 abonnés en 2007, il y a lieu de se questionner sur la pertinence de maintenir le programme de TRAM postale.

► ***POSITION DE L'AMT :*** *En septembre 2007, un total de 500 usagers sont abonnés à la TRAM postale. Comme l'abonnement par la poste répond toujours au besoin de la clientèle en leur évitant la file d'attente à la billetterie, ce programme se poursuivra en 2008.*

SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT

VILLE DE LONGUEUIL

Pourquoi n'y a-t-il pas de bilan complet afin de connaître les performances des programmes de soutien au développement et de promotion du transport collectif ?

► ***POSITION DE L'AMT :*** *Dans le document budgétaire, la description des projets en regard au soutien au développement inclut les objectifs et les réalisations des divers programmes.*

COMMUNAUTO

STL

Le budget 2008 présente le programme Duo auto+bus (Communauto) comme offrant deux options à l'abonné. La première option étant l'abonnement annuel au transport collectif, sans rabais, en échange d'une exonération des frais d'inscription à Communauto, déjà validée et approuvée par la STL. En compensation pour le manque à gagner des frais d'inscriptions, Communauto reçoit 8 $ par titre vendu à ses clients.

Par contre, la deuxième option, soit l'abonnement annuel avec une réduction de 8,33 %, n'est pas acceptable pour la STL car Communauto recevrait le dépôt d'inscription de l'usager tout en continuant à recevoir 8 $ par titre mensuel pour la gestion, alors qu'aucun autre employeur participant au programme Allégo n'est dédommagé de la sorte.

► ***POSITION DE L'AMT :*** *La deuxième option comporte un abonnement annuel avec un titre gratuit pour le client. Pour sa part, Communauto ne reçoit pas de compensation de 8,00 $ pour sa gestion, mais bien le dépôt d'inscription de l'usager.*

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

RTL

Les dépenses de fonctionnement progressent de 1 M$ entre le budget 2007 et 2008, soit 15,3 %. Dans un contexte où les AOT ont de la difficulté à équilibrer leur budget, l'AMT augmente ses dépenses de rémunération de 11,7 %, ses honoraires professionnels de 8,5 %, son loyer de 10 %, son mobilier et ses équipements de 300 % et ses autres frais, qui comprennent notamment les frais de déplacement et de représentation, de 10 %. Ces dépenses de fonctionnement ne cessent d'augmenter depuis la création de l'AMT et au détriment des AOT.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *La hausse des dépenses de fonctionnement tient compte d'une augmentation des effectifs, notamment un directeur Informatique et un directeur Approvisionnement, des ressources accrues en matière de sûreté et sécurité et de l'application de la Loi 53 sur la gouvernance des sociétés d'État et de la mise en place d'un nouveau système informatique.*

CMM

La CMM recommande à l'AMT d'exercer, au cours des années à venir, un contrôle plus serré des dépenses de fonctionnement de l'Agence.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *La hausse des dépenses de fonctionnement tient compte d'une augmentation des effectifs, notamment un directeur Informatique et un directeur Approvisionnement, des ressources accrues en matière de sûreté et sécurité et de l'application de la Loi 53 sur la gouvernance des sociétés d'État et de la mise en place d'un nouveau système informatique.*

PLAN D'AMÉLIORATION DE SERVICES 2007-2011

CIT DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

Le conseil souhaite vivement que l'AMT informe davantage ses partenaires lorsque certaines situations les touchent directement afin de maintenir des liens de confiance. L'AMT a déposé son Plan d'amélioration de l'offre de services 2007-2011 au MTQ et ce, sans pour autant avoir consulté au préalable les municipalités de son territoire, il en était de même l'an passé avec le litige entre le CN et l'AMT à propos des clauses contractuelles (à la suite de la permanence de la ligne Mont-Saint-Hilaire) appris à la lecture du budget d'exploitation 2007.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Le Plan d'amélioration de services, approuvé par le conseil d'administration de l'AMT en octobre dernier, a été soumis au MTQ. Les règles et modalités d'application n'étant pas encore finalisées par le MTQ, plusieurs mesures ne sont pas intégrées au budget 2008. Lorsque le contrat de performance sera conclu, l'AMT pourrait, le cas échéant, réviser le budget d'exploitation 2008 si l'impact est jugé important. Une nouvelle consultation serait alors effectuée avec les partenaires.*

CIT DU HAUT-SAINT-LAURENT

Il serait souhaitable que l'AMT informe davantage ses partenaires lorsque certaines situations les touchent directement afin de maintenir des liens de confiance. L'AMT a déposé son Plan d'amélioration de l'offre de services 2007-2011 au MTQ et ce, sans pour autant avoir consulté au préalable les municipalités de son territoire.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Le Plan d'amélioration de services, approuvé par le conseil d'administration de l'AMT en octobre dernier, a été soumis au MTQ. Les règles et modalités d'application n'étant pas encore finalisées par le MTQ, plusieurs mesures ne sont pas intégrées au budget 2008. Lorsque le contrat de performance sera conclu, l'AMT pourrait, le cas échéant, réviser le budget d'exploitation 2008 si l'impact est jugé important. Une nouvelle consultation serait alors effectuée avec les partenaires.*

VILLE DE MONTRÉAL

L'absence d'intégration du Plan d'amélioration des services 2007-2011 au budget de l'AMT est préoccupante et présente des risques financiers pour les municipalités.

Non seulement ce plan est susceptible d'être mis en application sans que les élus n'aient eu l'occasion d'en évaluer la pertinence et les incidences financières, mais il ne tient pas compte, notamment, des priorités régionales et des orientations du Plan de transport de la Ville de Montréal.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Le Plan d'amélioration de services, approuvé par le conseil d'administration de l'AMT en octobre dernier, a été soumis au MTQ. Les règles et modalités d'application n'étant pas encore finalisées par le MTQ, plusieurs mesures ne sont pas intégrées au budget 2008. Lorsque le contrat de performance sera conclu, l'AMT pourrait, le cas échéant, réviser le budget d'exploitation 2008 si l'impact est jugé important. Une nouvelle consultation serait alors effectuée avec les partenaires.*

Nous déplorons à cet égard que le conseil d'administration de l'AMT ait refusé d'en reporter l'adoption afin de permettre à la région de discuter de ces projets, et ce, d'autant que les incidences financières pour les municipalités demeurent partielles et imprécises.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *Conformément à sa loi, l'AMT doit faire parvenir à la CMM son budget d'exploitation au plus tard le 15 novembre de chaque année pour approbation.*

Advenant la mise en œuvre de ce plan, les municipalités pourraient se retrouver dans la position de devoir contribuer davantage à l'AMT si les prévisions d'achalandage fort optimistes ne sont pas au rendez-vous. De plus, l'AMT a déjà signalé son intention de demander d'accroître, au cours des prochaines années, le taux de contribution municipale actuellement de 1 cent du 100 $ à 2 cents afin d'assurer, notamment, le financement des immobilisations requises à la mise en œuvre du plan. Une telle hausse du taux de la contribution engendrerait une pression supplémentaire sur les finances municipales.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *La réalisation complète des projets inscrits au PTI 2008-2009-2010 et leur financement créent un service de dette récurrent dès 2012 supérieur aux contributions municipales au fonds d'immobilisations. Une augmentation du taux de contribution permettrait de régler cette insuffisance de fonds.*

D'éventuelles augmentations de contributions résultant de ce plan nous inquiètent, car la pression budgétaire générée par l'AMT sur les finances de la Ville de Montréal depuis quelques années est déjà considérable. À cet égard, nous vous rappelons que la contribution que nous versons à l'AMT a augmenté en moyenne de 5,5 % entre 2002 et 2007, soit nettement plus que la croissance de l'IPT (3,7 %) et de l'IPC (2,1 %) au cours de la même période. C'est aussi une croissance deux fois plus forte que celle consentie à la STM (2,6 %).

Compte tenu de cette situation, la Ville de Montréal ne saurait accepter que l'AMT considère des projets qui n'ont pas obtenu l'aval des élus et qui risquent d'engendrer des pressions budgétaires supplémentaires qui l'obligeraient à réduire les ressources qu'elle dédie à la STM ou encore aux autres services à la population. Nous vous suggérons donc que l'application de ce plan soit reportée jusqu'à ce que les municipalités, par le biais de la Communauté métropolitaine de Montréal, en aient pris connaissance, en aient discuté entre elles et aient formulé leurs recommandations.

> ► **POSITION DE L'AMT :** *L'actuel budget d'exploitation 2008 pourrait être substantiellement modifié au cours de l'année à la suite de la signature d'ententes de performance avec le MTQ ou seront fixés des objectifs précis à atteindre quant au niveau de service à offrir et quant à l'achalandage visé. Une nouvelle consultation budgétaire avec les partenaires serait alors effectuée.*